Miniaturbahnen

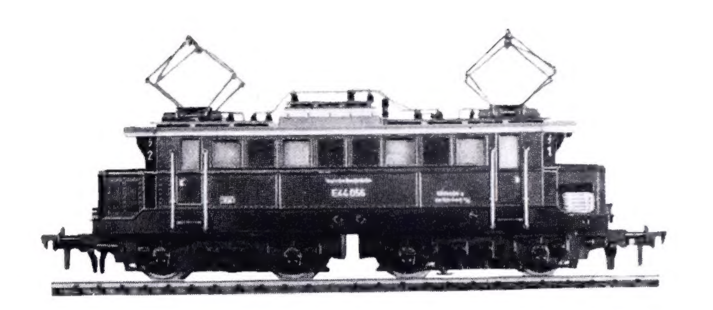
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

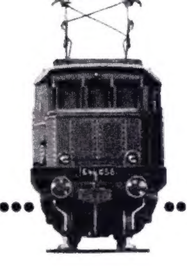


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XII
17. 10. 1960

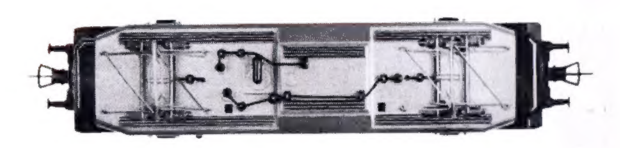
PREIS
2.- DM





Fleischmann HO ········modelltreu·············

1336 **DM 40.-**
Modell der Bauart-Reihe E 44 der Deutschen Bundesbahn für mittelschwere Reise- und Güterzüge. 3000 PS und ein Dienstgewicht von 78 t geben dem Vorbild eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

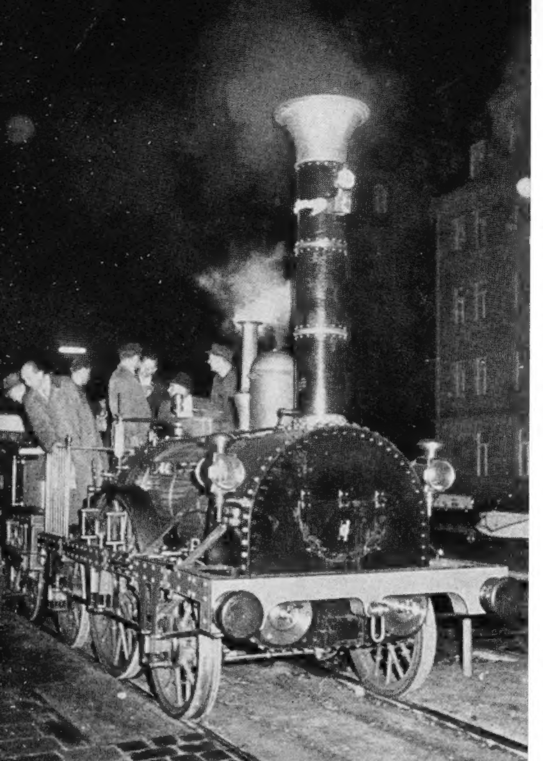


„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 13/XII

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg
Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)
Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr.



Das vergessene „Zwischen-Jubiläum“:

12. Geburtstag der MIBA!

Die MIBA scheint ihr eigenes Fest vergessen zu haben: Mit dem letzten Heft 12/XII sind es genau zwölf Jahre her, daß sie ins Leben gerufen wurde. Am Jahresende werden zwölf MIBA-Bände den Bücherschrank zieren.

Ich möchte es nicht versäumen, WeWaW und seiner MIBA für die vielen Hinweise und Anregungen zu danken, die in den bisherigen 185 Heften enthalten sind! Nach wie vor freue ich mich auf jedes neue Heft. Sie soll auch weiterhin der Leitfaden zu unserem Hobby sein.

Ich wünsche Ihnen, lieber WeWaW, und Ihrem Verlag noch recht viel Erfolg für den Weiterbestand „unserer“ MIBA-Zeitschrift!

Mit besten Grüßen

H. Zeitelhack, Nbg.-Reichelsdorf

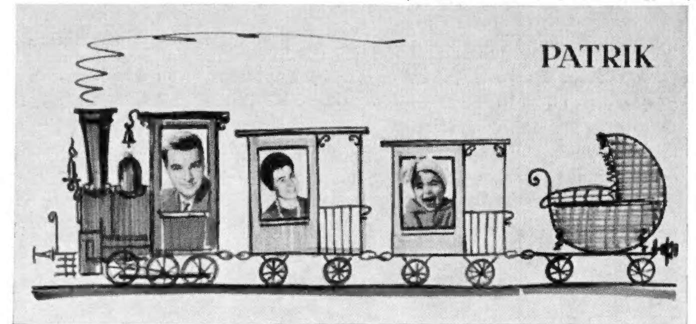
„Güterzugpackwagen der ehemaligen Österr. Staatsbahnen“ *(Heft 7 u. 10/XII)*

Hier stimmt die Bezeichnung „Old Timer“ vollkommen. Man kann dieses Spezialfahrzeug (in der Fachsprache als „Hilfsbremswagen“ bezeichnet) jedoch heute noch auf den Hochgebirgsstrecken der ÖBB (z. B. Tauernbahn) sehen. Allerdings werden diese Hilfsbremswagen nur bei Güterzügen eingesetzt, deren Lokomotive über keine elektrische Widerstandsbremse verfügt. Joh. Königswieser, Wien

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus! Nächtens heimlich „still und leise“ (relativ besehen) mußte kürzlich der „Adler“ auf der Straßenbahnlinie zwischen Nürnberg (Plärrer) und Fürth (Bahnhof) den Beweis antreten, daß er noch „flügge“ ist. Die Generalprobe klappte vorzüglich, so daß die berechtigte Hoffnung besteht, daß der „Star“ des 125jährigen Eisenbahnjubiläums (am 6. Dezember 1960) – wenn's darauf ankommt – auch keine „Zicken machen“ wird. Eine zweite Probefahrt auf einer Steigungsstrecke behagte ihr weniger, aber zwischen Nürnberg und Fürth gibt's ja keine Buckel. (Foto: E. Schörner, Nürnberg)

Ebenfalls ein „großes Ereignis“

. . . für jede Familie ist die Geburt eines Kindes und es gibt manche Arten, dies den Bekannten mitzuteilen. Diese reizende Geburtsanzeige aus Basel kann den glücklichen Modellbahner-Vati nicht leugnen und „Christinle“ läßt ihrer Freude über das Brüderli freien Lauf. Herzlichen Glückwunsch! Flei.



Heft 14/XII ist ab 11. November in Ihrem Fachgeschäft!

Großes Preisausschreiben der Deutschen Bundesbahn

anläßlich des 125 jährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahn

1160 Preise erwarten die Gewinner!

Wenn jemand Geburtstag hat oder ein langjähriges Jubiläum feiert, dann ist er in der Regel derjenige, der beschenkt wird. Nun, auch die deutsche Eisenbahn hat Geburtstag und feiert ein hohes Jubiläum, aber sie läßt sich nichts schenken – außer dem Vertrauen, das wir alle ihr entgegenbringen –, sondern sie hat etwas Nettes ausgedacht, um wenigstens einem Teil ihrer treuesten und begeistertsten Freunde eine Freude zu machen: Die Bundesbahn veranstaltet ein Preisausschreiben und wirft eine Reihe, teilweise sehr wertvoller Preise aus! Machen Sie mit, Ihre kleine Mühe mit dem Ausfüllen einer Postkarte kann sich vielleicht lohnen!

DAS SIND DIE FRAGEN:

1. a) Wie hieß die erste Lokomotive in Deutschland?
   Adler
   Rocket

   b) Von wem wurde sie hergestellt?
   Borsig
   Stephenson

2. Wie viele Reisezüge verkehren täglich im Netz der DB?
   10 000
   23 000

3. Wie viele Personen hat die DB im Jahre 1959 befördert?
   0,5 Milliarden Personen
   1,6 Milliarden Personen

4. Annähernd wieviel Tonnen beförderte die DB im Jahre 1959 im Güterverkehr?
   100 Milli. Tonnen – 300 Milli. Tonnen

5. Nennen Sie bitte drei bedeutende Reiseunternehmen, deren Firmenzeichen hier abgebildet sind und die preisgünstige Urlaubsreisen in Sonderzügen der Deutschen Bundesbahn veranstalten.



6. a) Wie heißen die beiden größten Hochsee-Fährschiffe der DB?
   1. ....
   2. ....

   b) Zwischen welchen Bahnhöfen verkehren sie?
   Zwischen ....
   und ....

7. Auf den Strecken der europäischen Eisenbahnverwaltungen verkehren 14 Paare der komfortablen Trans-Europ-Express-Züge. Wieviel davon fahren auch auf Strecken der DB?
   ....TEE-Zug-Paare

UND DAS DIE PREISE:

1. und 2. Preis: Zwei Aufenthalte von 14 Tagen für je eine Person in Finale Ligure.

3. und 4. Preis: Zwei Aufenthalte von 14 Tagen für je eine Person in Sexten bzw. Seis am Schlern (Südtirol).

5. und 6. Preis: Zwei Aufenthalte von 14 Tagen für je eine Person in Pörtschach bzw. Waging am See.

7. bis 15. Preis: Neun Aufenthalte von 7 Tagen für je eine Person in Wildhaus (Schweiz), Mondsee (Salzkammergut), Virgen (Osttirol), Lindau-Reutin, Ruhpolding (zweimal), Freudenstadt, Waldkirch und Schwangau.

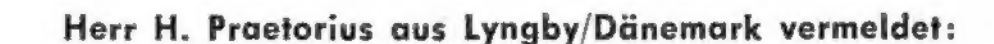
16. bis 35. Preis: Je 1000 km Eisenbahnfahrt 1. Kl. D-Zug für eine Person.

36. bis 55. Preis: Je 1000 km Eisenbahnfahrt 2. Kl. D-Zug für eine Person.

56. bis 85. Preis: Je 500 km Eisenbahnfahrt 1. Kl. D-Zug für eine Person.

86. bis 115. Preis: Je 500 km Eisenbahnfahrt 2. Kl. D-Zug für eine Person.

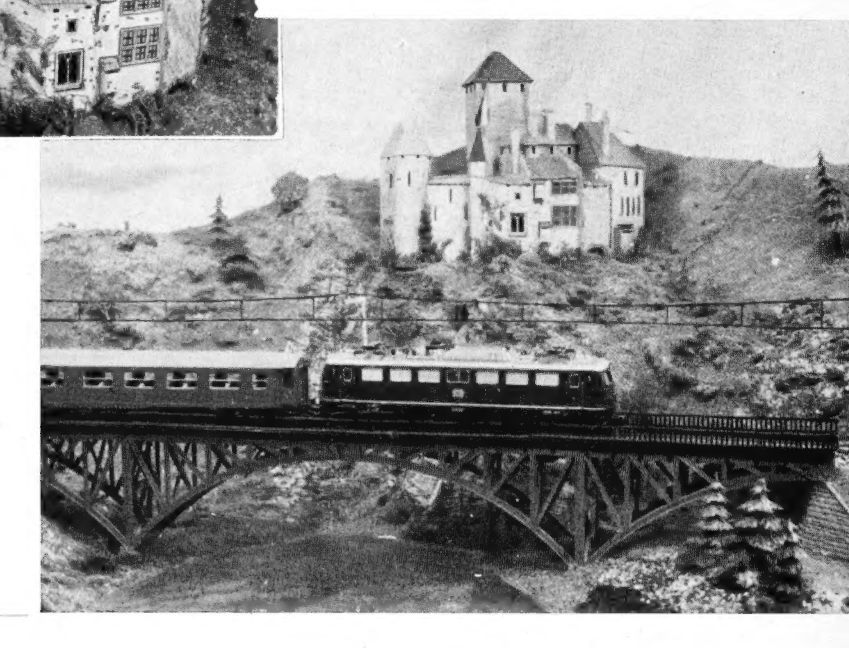
116. bis 149. Preis: Je ein DB-Atlas.



Herr H. Praetorius aus Lyngby/Dänemark vermeldet:

Die Burg ist „echt" . . .

womit unsere in Heft 10/XII gestellte Frage beantwortet ist. Es handelt sich um den freien Nachbau des schweizerischen Schlosses „Chillon" am Genfer See. Baumaterial: Pappe und Papier.
Der Wagen hinter der Fleischmann-E 40 ist ein selbstgebauter dänischer Großraumwagen, Typ LA.



150. bis 160. Preis: Eine Netzkarte 1. Kl. für die ganze Bundesbahn. (Der Gewinner kann einen ganzen Monat lang beliebig oft auf allen Strekken der DB reisen!)

Für die Anreise zu den Ferienorten – auch zu den Reisezielen im Ausland (1. bis 15. Preis) stellt die DB Fahrausweise 1. Kl. D-Zug zur Verfügung.
Als weitere Preise sind noch 1000 Bildbände „125 Jahre deutsche Eisenbahn" ausgesetzt. Die Ferienaufenthalte stellen drei große Reiseunternehmen der Bundesrepublik zur Verfügung, die anderen Preise die Bundesbahn selbst.

Gehen mehr als 1150 richtige Lösungen ein, so entscheidet das Los unter Ausschluß des Rechtsweges. Die Preisträger werden am 7. Dezember 1960 auf einer Jubliäumsveranstaltung in Nürnberg bekanntgegeben. Die Gewinner der Hauptpreise werden hierzu eingeladen.

WAS IST ZU BEACHTEN!

An dem Preisausschreiben kann sich jedermann beteiligen. Ausgeschlossen sind nur Angehörige des Bundesbahn-Werbe- und Auskunftsamtes, sowie Redaktionsmitglieder der Zeitschrift „Miniaturbahnen" und sonstiger einschlägiger Fachzeitschriften.

Schreiben Sie die Nummern der Fragen (nur diese, nicht den ganzen Text) und die entsprechend richtigen Antworten auf eine Postkarte und darunter den Vermerk „MIBA-Leser".

Adressieren Sie die Karte wie folgt: **An das Werbe- und Auskunftsamt der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt/Main, Karlstraße 4–6.**

Letzter Einsendetag: 1. November 1960 (maßgeblich ist das Datum des Poststempels!). Also bitte gleich erledigen und viel Erfolg!

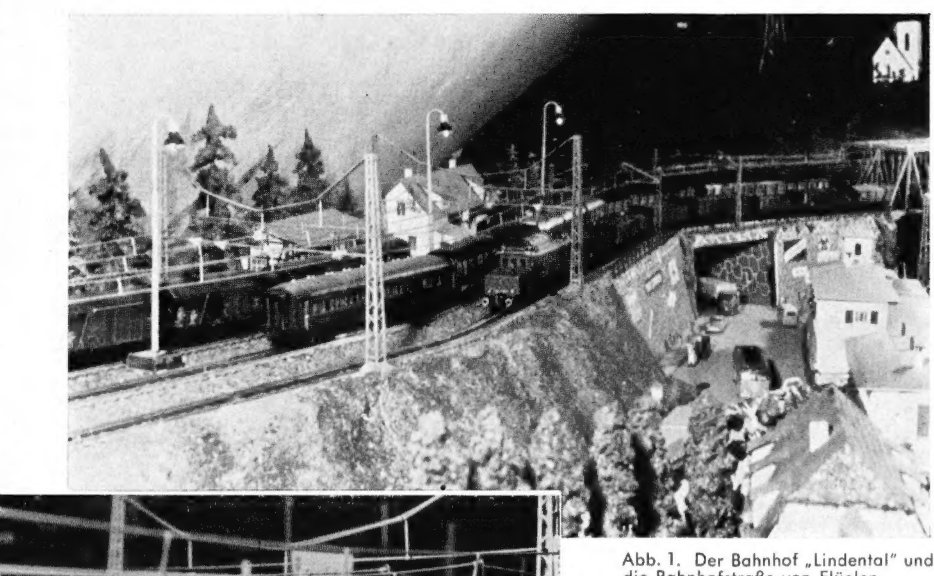


Abb. 1. Der Bahnhof „Lindental" und die Bahnhofstraße von Flüelen.

Abb. 2. Zwei der auf „alt" zurechtgemachten Güterwagen; davor ein Bremsschlauchständer nach Heft 1/X.

Meine Mansarden-Bahn

von Karl-Heinz Bluhm, Hannover-Döhren

Meine Anlage besteht vorwiegend aus TRIX-Material und ist fest in einer Mansarde eingebaut. Den Mittelpunkt bildet der Bahnhof „Flüelen", wo ein reger Personen- und Güterverkehr herrscht. Außerdem existiert noch ein etwas höher gelegener Bahnhof „Lindental" mit einem Güterschuppenanschluß. Beide Bahnhöfe liegen an einer doppelgleisigen Hauptstrecke, auf der ein ständiger Gegenverkehr besteht. Zwischen diesen beiden Stationen wird der Personenverkehr von einem VT 75 und einem Fleischmann-Old-Timer-Zug bewältigt, der abwechselnd von einer Lok BR 24 und einer BR 64 gezogen wird und meistens einen Schweinereiwagen (sprich: Viehwagen) mitführt, da in der Gegend um Lindental eine intensive Schweinezucht betrieben wird. Der ständige Güterpendelverkehr wird hauptsächlich von einer BR 80 bewältigt, jedoch wird bei leichteren Frachten auch die kleine KÖ eingesetzt. Im D-Zugverkehr auf der Hauptstrecke sind eingesetzt: eine E 10, eine Ae 4/4 der BLS und eine Märklinsche V 200 (die vor Erscheinen der TRIX V 200 in Dienst gestellt wurde!). Diese V 200 wurde von der „Lokfabrik" Schnabel auf TRIX-System umgemodelt und erhielt von mir noch einige kleine Verschönerungen. So wurden die Fensterrahmen mit Silberbronze chromähnlich gemacht und die Fenster neu verglast. Außerdem versah ich die Lok mit einer spärlichen Inneneinrichtung, wie zum Beispiel Motorattrappe, die ich aus dünnen Karton herstellte. (Übrigens kann man die verchromten Fensterrahmen auch dadurch erreichen, daß man die Farbe auf dem etwas überstehenden Wulst mit einem Messer sauber abkratzt. Diese Methode habe ich zum

Beispiel bei meiner E 94 mit Erfolg angewandt.) Im schweren Güterzugdienst stehen eine E 94 und eine ebenfalls von Schnabel umgebaute BR 44, die beide auf der stark ansteigenden Hauptstrecke ihre volle Kraft einsetzen müssen.

Zum Rangierdienst im Bahnhof „Flüelen" werden wieder die 64 und die 80 herangezogen, die hier das Zusammenstellen der neuen Züge besorgen. Übrigens ist die gesamte Anlage – wie Sie sicher schon bemerkt haben werden – mit Oberleitung ausgerüstet.

Leider konnte ich bis jetzt noch keine Hintergrund-Kulisse anbringen, da es sehr schwierig ist, an der schrägen Wand eine wirkungsvolle Landschaft zu erzielen. In Kürze werde ich jedoch einen Versuch mit einer ca. 15 cm hohen Kulisse machen, um wenigstens eine Fortsetzung der Landschaft angedeutet zu haben.

Irgendwelche hervorstechende „Eigenschöpfungen" habe ich bis jetzt noch nicht gemacht; nur den Lokschuppen für die KÖ, der immer noch keinen pas-

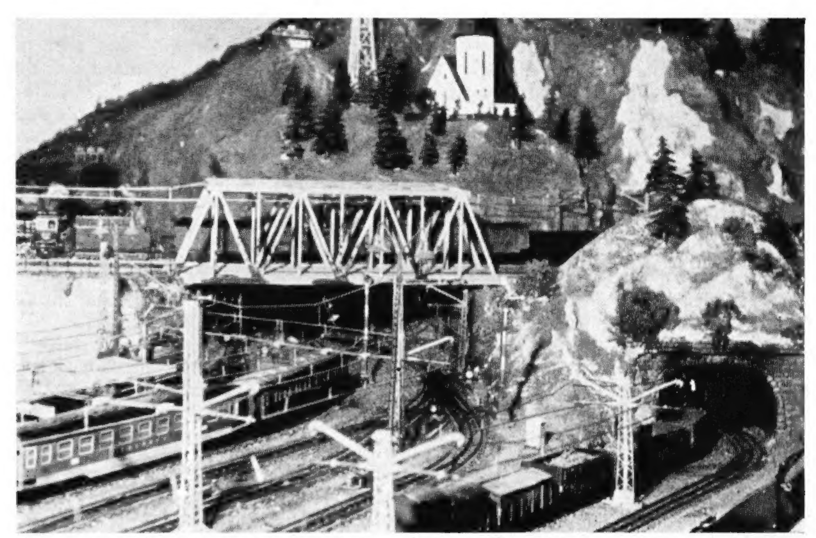
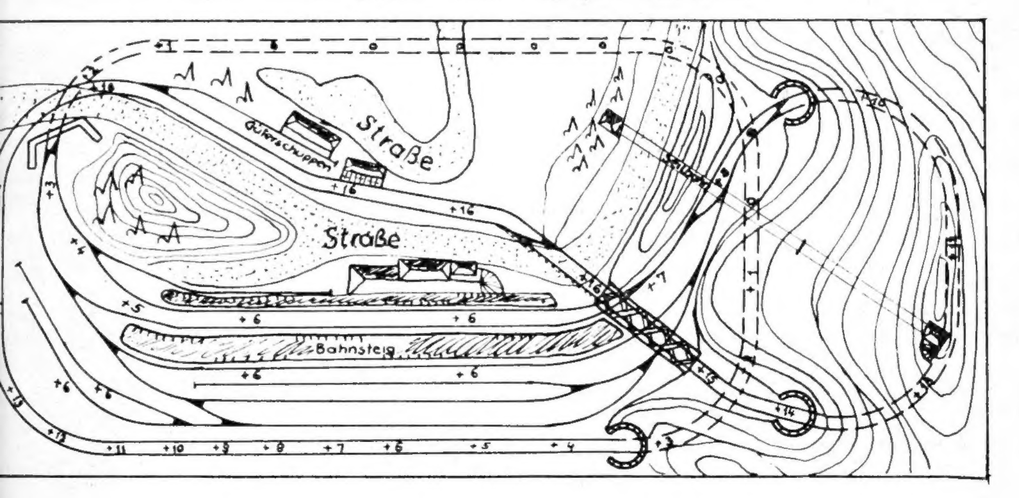


Abb. 3. Westeinfahrt vom Bahnhof Flüelen mit „Vogelsberg" (zu dem gerade eine Seilbahnkabine hinaufgondelt).

Abb. 4. Streckenplan im Zeichnungsmaßstab 1 : 25. Anlagengröße 3,40 x 1,50 m.



Neue internationale Gattungszeichen für Güterwagen!

I. A. d. Red: Peter Sonns, Mannheim

Haben Sie schon einmal das Gattungszeichen „Laae – 52" gesehen? – Nein? – Nun, Sie werden es aber bald zu sehen bekommen, denn dahinter verbirgt sich schlicht und einfach die altbekannte Autotransporteinheit „Off – 52"!

Seit dem 1. 7. 1960 werden von den Bundesbahn - Ausbesserungswerken neue Kennzeichen an den Güterwagen angebracht. Es handelt sich dabei um Gattungszeichen, die vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) für alle beteiligten europäischen Bahnen einheitlich festgelegt wurden. Nach Abschluß der Umzeichnungsaktion (etwa 1964) werden alle im UIC zusammengeschlossenen Eisenbahnen die gleichen Gattungszeichen an ihren Güterwagen führen.

Das neue Zeichen besteht aus zwei Teilen: Der erste hat bei allen Bahnen die gleiche Bedeutung und wird damit erhebliche Erleichterungen im internationalen Verkehr bringen, was sich besonders bei den „herumvagabundierenden" EUROP-Wagen auswirken dürfte. Der zweite Teil, der vom ersten durch einen Bindestrich getrennt ist, ist für die Eigentumsverwaltung zum internen Gebrauch gedacht.

Die verwendeten Buchstaben sind folgendermaßen eingeteilt:

Große Buchstaben: Gruppenzeichen mit internationaler Bedeutung.

Kleine Buchstaben: Nebenzeichen u. zwar:
a – s mit internationaler Bedeutung
t – z mit nationaler Bedeutung

Neben der neuen Bezeichnung wird für die Übergangszeit bis 1964 gleichzeitig noch das alte Gattungszeichen angebracht. Es steht rechts neben dem neuen Zeichen. Zum Vergleich hier die Beschriftung des Spezialwagens Kmmgks in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft:

Bezeichnung eines Kmmgks:

bisher:	**zwischenzeitlich:**		**künftig:**
DB	DB		DB
370000	370000		370000
Kmmgks–58	Tes–t–58	Kmmgks	Tes–t–58

Es bedeuten:
Tes-t-58: Neue Bezeichnung nach UIC
T : Internationales Gruppenzeichen
e,s : Internationale Nebenzeichen
t : Nationales Nebenzeichen
58 : Nationale Bauartnummer (wie bisher)
Kmmgks : Altes Gattungszeichen (nur für die Übergangszeit)

Zu Ihrer Orientierung nun die Zuordnung der Buchstaben nach dem UIC-System. (Zeit zum Auswendiglernen bietet sich z. B. nach einem Ehekrach, wenn Ihr „Regierungschef" nicht mehr mit Ihnen spricht.)

---

senden Platz erhalten hat, und einige andere Kleinbasteleien (wie z. B. den Bremsschlauchständer) habe ich fertiggestellt. Die Wagen wurden fast vollständig auf „alt" zurechtgestutzt. Die Dächer der D-Zugwagen wurden bis auf zwei oder drei Wagen geschwärzt und auch die Güterwagen wurden mit einer Kerze stark angeräuchert; was dabei zuviel war, habe ich mit einem trockenen Lappen wieder beseitigt.

Als nächstes werde ich meinen ganzen Fuhrpark mit Normradsätzen versehen und aus diesem Grund auch die notwendige Änderung an den Weichen vornehmen. Diesen Schritt unternehme ich deshalb, da ich schon seit längerer Zeit einen Anbau geplant habe und dazu Selbstbauschienen mit Punktkontakten verwenden möchte. Jedoch wird es mit dieser Erweiterung noch eine geraume Zeit dauern, da ich erstens immer noch ein armer, von den Lehrern ständig unterdrückter Schüler bin und zweitens sehr knapp bei Kasse bin und erst noch einen rettenden Lottogewinn abwarten muß . . . !

1) Gattungsbuchstaben (Gruppenzeichen)

Buchstabe	Bedeutung
E	offene Wagen in Regelbauart mit 2 Achsen, stirn- und seitenkippbar, Lastgrenze 20 t oder darüber
F	offene Wagen in Sonderbauart mit 2 Achsen: Lastgrenze 20 t oder darüber mit Drehgestellen: Lastgrenze 40 t oder darüber
G	gedeckte Wagen in Regelbauart mit 2 Achsen, 8 oder mehr Lüftungsöffnungen, Ladelänge 8 m oder darüber, Lastgrenze 20 t oder darüber
H	gedeckte Wagen in Sonderbauart mit 2 Achsen: Lastgrenze 20 t oder darüber mit Drehgest.: Lastgrenze 40 t oder darüber
I	Kühlwagen mit mittlerer Isolierung mit 2 Achsen: Lastgrenze 15 t oder darüber mit Drehgest.: Lastgrenze 30 t oder darüber
K	Flachwagen in Regelbauart mit 2 Achsen, mit beweglichen Borden und mit Rungen, Ladelänge über 12 m, Lastgrenze 20 t oder darüber
L	Flachwagen in Sonderbauart mit 2 Achsen, Lastgrenze 20 t oder darüber
R	Flachwagen in Regelbauart mit 2 zweiachsigen Drehgestellen, mit beweglichen Borden und mit Rungen, Ladelänge über 18 m, Lastgrenze 40 t oder darüber
S	Flachwagen in Sonderbauart mit 2 zweiachsigen Drehgestellen, Lastgrenze 40 t oder darüber
T	Wagen mit öffnungsfähigem Dach, flachem Fußboden, Wandhöhe bis 1,7 m mit 2 Achsen: Lastgrenze 20 t oder darüber mit Drehgest.: Lastgrenze 40 t oder darüber
U	Sonstige Wagen und namentlich Sonderwagen zur Beförderung flüssiger, gasförmiger oder staubförmiger Erzeugnisse, die nicht unter die Gattungen F, H, L oder S fallen, mit 2 Achsen: Lastgrenze 20 t oder darüber mit Drehgest.: Lastgrenze 40 t oder darüber

Wie Ihnen sicher schon aufgefallen sein wird, beginnen die Güterwagengattungszeichen erst mit dem Buchstaben „E". Die Buchstaben A–D sind für Reisezugwagen, Pack- und Dienstwagen reserviert. Außerdem wurden Buchstaben, die in Aussprache und Schreibweise zu Verwechslungen führen können (wie z. B. M und N) vermieden.

Für die Kennzeichnung zusätzlicher Merkmale werden – wie bisher schon bei der DB und bereits vorerwähnt – kleine Buchstaben verwendet, deren Bedeutung wir Ihnen in den folgenden Tabellen 2 und 3 zur Kenntnis geben. Beachten Sie die Trennung der internationalen und der nationalen Kennzeichnung durch einen Bindestrich (s. Beispiel Kmmgks).

2) Kennbuchstaben mit internationaler Bedeutung (Nebenzeichen)

Buchst.	In Verbindung m. Gruppenzeich.	Bedeutung
a	**F, H, I, T, U**	mit Drehgestellen
	L	mit 3 Achsen
	S	mit 6 Achsen
aa	**L**	mit 4 unabhängigen Achsen
	S	mit 8 Achsen oder darüber
b	**F, H, T, U**	großräumiger Wagen mit unabhängigen Achsen
	I	mit starker Isolierung
	L, S	Großbehälter-Tragwagen
c	**H, T**	mit Stirnwandtüren
	I	mit Fleischhaken
	L, S	mit Drehschemel
	U	mit Druckluftentladung
cc	**H**	mit Stirnwandtüren und Inneneinrichtung (für Kraftfahrzeug-Beförderung)
d	**F, U**	mit Selbstentladung
	H	mit Bodenklappen
	I	für Seefische
	L, S	Tiefladewagen
e	**H**	mit 2 Böden
	I	mit elektr. Luftumwälzung
	L, S	Doppelstockwagen
	T	Wandhöhe über 1,7 m
	U	für Zement
ee	**H**	mit mehr als 2 Böden
f	**F, H, I, L, S, T, U**	geeignet für den Fährbootverkehr mit Großbritannien
g	**G, H, T, U**	für Getreide
h	**G, H,**	für Frühgemüse
k	**I**	Lastgrenze unter 15 t bei zweiachsigen Wagen
	E, F, G, H, K, L, T, U	Lastgrenze unter 20 t bei zweiachsigen Wagen
	I	Lastgrenze unter 30 t bei Drehgestellwagen
	F, H, R, S, T, U	Lastgrenze unter 40 t bei Drehgestellwagen

l	**E** **G** **I** **K, R**	nicht seitenkippbar mit weniger als 8 Lüftungsöffnungen Wärmeschutzwagen ohne Eiskästen ohne Rungen
m	**G** **I** **K** **R**	Ladelänge unter 8 m Wagen mit unabhängigen Achsen, Ladefläche 19 bis 21 m² Ladelänge 9 bis 12 m Ladelänge 15 bis 18 m
mm	**I** **K** **R**	mit kleiner Ladefläche, ohne Einrichtung für Luftumwälzung, Lage der Eisladeluken läßt maschinelle Beladung nicht zu Ladelänge unter 9 m Ladelänge unter 15 m
o	**E** **I** **K, R**	nicht stirnkippbar mit Eiskästen unter 3,5 m³ mit festen Borden
p	**I** **K, R**	ohne Fußbodenroste ohne Borde
q	**allgemein**	mit elektr. Heizleitung
qq	**allgemein**	mit elektr. Heizleitung und Heizung
r	**allgemein**	mit Dampfheizleitung
rr	**allgemein**	mit Dampfheizleitung und Dampfheizung
s	**allgemein**	geeignet für Züge bis 100 km/h
ss	**allgemein**	geeignet für Züge bis 120 km/h

3) Kennbuchstaben mit nationaler Bedeutung

(Hier: Nebenzeichen nur für die DB, ohne Beziehung für den internationalen Verkehr)

Buchst.	In Verbindung m. Gruppenzeichen	Bedeutung
t	**H, T** **K, L, R, S**	mit öffnungsfähigen Wänden (Schiebewände) mit stirnseitig lichter Beladebreite unter 2,45 m

V	**F**	Muldenkippwagen
	I	nur für Gefriergut
	S	mit Stirn- und Seitenborden und ohne Rungen
	U	mit Klappdeckeln
VV	**F**	Kübelwagen
	I	nur für Trockeneis und Gefriergut
Z	**F**	mit elektro-hydraulischer Kippvorrichtung

So, nun wissen Sie also, was Sie erwartet, falls Sie sich diese UIC-Empfehlungen bei Ihrem Güterwagenpark zunutze machen wollen!

Für diejenigen, die immer noch nicht weitergeblättert haben, noch ein paar (authenische) Beispiele, wie besonders bekannte Wagen in Zukunft „heißen" werden:

Der offene Wagen	Om 12	wird	E–12
Der offene Wagen	Ommr 32	wird	El–32
Der Muldenkippwagen	Ommi 51	wird	F–v–51
Der Großraumwagen	OOtz 50	wird	Fad–50
Der gedeckte Wagen	G 10	wird	Gklm–10
Der gedeckte Wagen	Gmehs 35	wird	Glqrs–35
Der gedeckte Wagen	Gll 24	wird	Hbk–24
Der Flachwagen	SSkm 49	wird	Rmmp–49



Abb. 4. Dieser schmucke Sonderzug (ET 4030.101 – 4030.102) führte die prachtvolle Rundreise um das Dachstein-Massiv aus, an der über 300 Modellbahner und Eisenbahnfreunde teilnahmen.

Internationaler Modellbahner-Kongreß 1960 in Salzburg (8.-13. September)



Abb. 2. Herr Dr. Schantl, Generaldirektor der ÖBB, setzt die 0-Anlage in Betrieb und eröffnet die große Modellbahn-Ausstellung.

▼ Abb. 1. Der amtierende Präsident der MOROP, Herr Amtsgerichtsrat Dr. Füchsel (Berlin) bei seiner Eröffnungsrede, die auszugsweise sogar vom Österreichischen Rundfunk übertragen wurde.

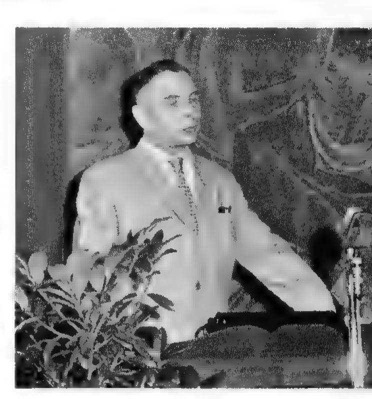




Abb. 3. Das Auditorium im übervollen Stadtsaal lauscht interessiert den Ausführungen eines Redners. (Im hellen Anzug Dr. Füchsel, in der Mitte Dr. Schantl.)



Abb. 5. Die gerade noch rechtzeitig zum Kongreß herausgekommene **BR 62 der Firma Liliput** feierte ihr Debüt auf der Liliput-Ausstellungsanlage (deren Schöpfer Herr Biber samt einigen Wiener Freunden ist). Die „62" ist sehr schön (und maßstabgerecht) geraten, im Lauf sehr befriedigend und ein prachtvolles Gegenstück zur P 8! Wir wünschen diesem ansprechenden (und betriebszweckdienlichen) Modell einen guten Start!

Die Österreicher sind in bezug auf „Festveranstaltungen" irgendwie erblich belastet. Und so ist es nicht verwunderlich, daß auch der Internationale Modellbahner-Kongreß zu einem Ereignis wurde, das man geradezu als „festlich" bezeichnen kann. Der Dank aller Teilnehmer gebührt aber nicht allein dem Österreichischen Modellbahnerverband (allem voran dem Salzburger Eisenbahn-Modellbauclub und dem unermüdlichen Kongreßleiter, Herrn Dipl.-Ing. Lindpointner!), sondern auch der ÖBB, die großzügig und entgegenkommend ihren Teil dazu beitrug, den Kongreßteilnehmern eine Reihe wundervoller Fahrten zu ermöglichen.

Der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen, Herr Dr. Schantl, ließ es sich nicht nehmen, die Kongreßteilnehmer am ersten Tag in einer kleinen Feierstunde zu begrüßen und die ausgezeichnete Ausstellung im Stadtsaal des Festspielhauses zu er-

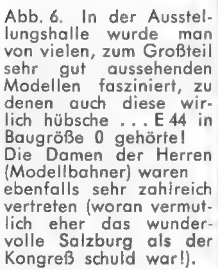




Abb. 6. In der Ausstellungshalle wurde man von vielen, zum Großteil sehr gut aussehenden Modellen fasziniert, zu denen auch diese wirlich hübsche . . . E 44 in Baugröße 0 gehörte! Die Damen der Herren (Modellbahner) waren ebenfalls sehr zahlreich vertreten (woran vermutlich eher das wundervolle Salzburg als der Kongreß schuld war!).

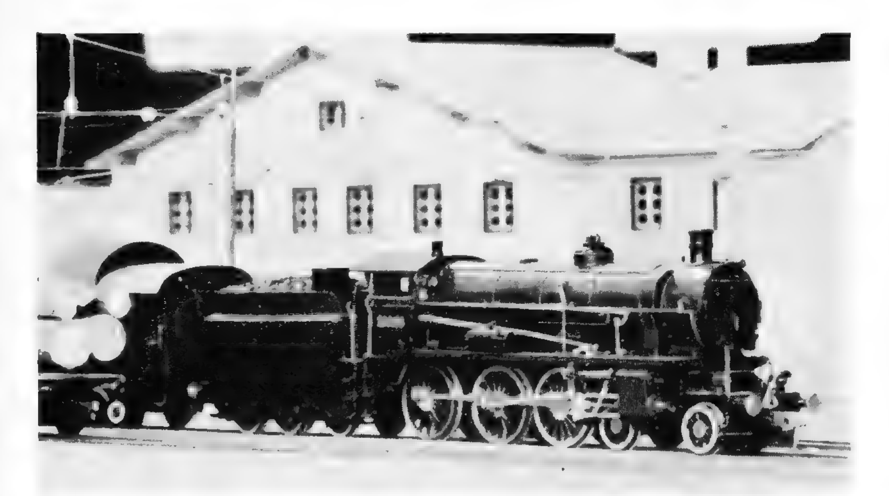


Abb. 7. Spur-0-Modell einer Lok der Baureihe 209 der K. u. K. Staatsbahnen, das u. a. ebenfalls auf der 0-Anlage lief. (Sämtl. Fotos: K. Pfeiffer, Wien)

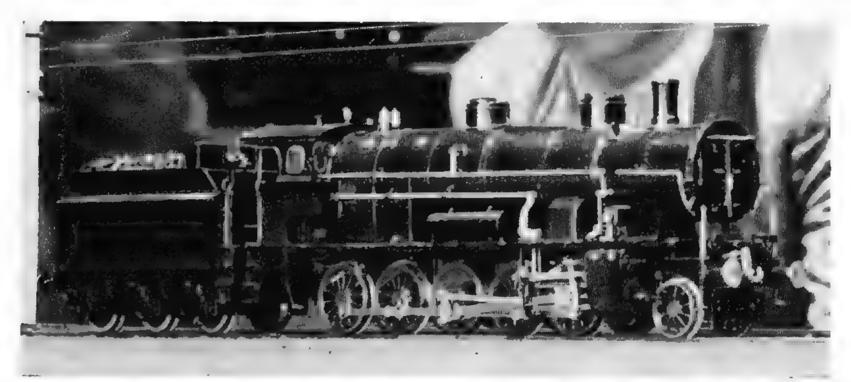


Abb. 8. Eine 1'E-Güterzuglok der ÖBB in Baugröße 0. (Entschuldigen Sie bitte, liebe Modellschöpfer, aber wir haben den Zettel mit Ihren Namen leider „verlegt", was einen „Verleger" natürlich in „Verlegenheit" bringen könnte, wenn er um eine gute Ausrede „verlegen" wäre!)

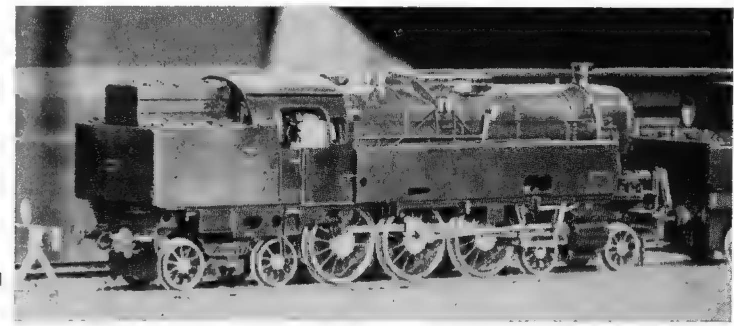


Abb. 9. Spur-0-Modell einer österreichischen „78".



Abb. 10. Der Simmering grüßt den Sonderzug, deren Insassen sich nicht nur der landschaftlichen Schönheiten erfreuten, sondern auch des besonderen Wohlwollens Petrus'!

öffnen. Diese Ausstellung war sehr gut zusammengestellt und zeigte in Glasvitrinen eine Fülle von Modellbauarbeiten in allen möglichen Baugrößen, sauber geordnet und beschriftet. Außer einer großen Spur-0-Anlage war eine Ausstellungsanlage von Liliput zu sehen, wie auch TRIX mit einer winterlichen Anlage und Fleischmann mit der vollautomatischen Ablaufberg-Anlage vertreten waren. Es ist einfach unmöglich, auch nur einen kleinen Teil der Arbeiten im Bild zu zeigen, wir wollen es mit ein paar „Kostproben" bewenden sein lassen.

Ebenso wollen wir nicht den ganzen Verlauf des Treffens beschreiben. Diejenigen, die dabei waren, „wissen eh Bescheid" und die anderen ärgern sich höchstens, daß sie nicht dabei sein konnten. Nur noch soviel: Zur gleichen Zeit tagte der Europäische Modelleisenbahnerverband MOROP mit seinen technischen Ausschüssen und auch die Verleger und Redakteure fast sämtlicher europäischer Modell- und Eisenbahnzeitschriften nutzten die Gelegenheit zu einer ersten internationalen Tagung.

Höhepunkt des Kongresses war der Samstag, der in einem Festabend mit Tanz ausklang („Der Kongreß tanzt . . .") und die große und ausgedehnte Fahrt mit dem Sonderzug der ÖBB rund um das Dachsteinmassiv, die so viele landschaftliche Schönheiten offenbarte, daß einem das Herz übergehen konnte. Diese Tage in Salzburg werden allen Teilnehmern unvergessen bleiben und man kann wirklich bedauern, daß nicht sämtliche Regierungschefs der Welt Modellbahner oder Eisenbahnfreunde sind! Sie würden sich dann sicher ebenso gut vertragen und freundschaftlich zu einander finden (und die leidigen Streitpunkte vergessen), wie dies bei dem internationalen Meeting in Salzburg der Fall war!

Der einzige Teilnehmer, der vielleicht etwas wehmütig an Salzburg denken wird, dürfte Herr Amtsgerichtsrat Dr. Füchsel sein, der nunmehr lange Jahre der MOROP als Präsident vorstand, schon seit Jahren (entsprechend den Statuten) hätte abgelöst werden sollen, aber im Interesse der Sache und auf Wunsch der angeschlossenen Länder weiter im Amt geblieben war. In Salzburg trat nun der neugewählte Nachfolger sein Amt an: Herr Sigwart, der Präsident des schweizerischen Landesverbandes. Wir wollen an dieser Stelle Herrn Dr. Füchsel für seine jahrelange Arbeit im Interesse des deutschen und europäischen Modellbahnwesens herzlich Dank sagen. In der Modellbahnchronik wird er als Präsident des ehem. VDMEC, im Zusammenhang mit der Normung und nicht zuletzt als Präsident der MOROP einen gebührenden Platz einnehmen.

Dem neuen Präsidenten, Herrn Sigwart, wünschen wir zu seinem Dienstantritt alles Gute und viel Erfolg, und den Österreichischen Landesverband beglückwünschen wir nochmals zu dem glänzend gelungenen Internationalen Modellbahner-Kongreß 1960!

 **Geben Sie acht, daß Sie die übernächste Seite ja nicht überblättern!** 

Fernsteuerbarer Antrieb für einen ortsfesten Bockkran

von Lothar Moos, Frankfurt

Bockkräne sind ein häufig – besonders auf kleinen Bahnhöfen und Lagerplätzen – anzutreffendes Hilfsmittel zum Be- und Entladen der Güterwagen. Solche filigranen Bauwerke tragen mitunter sehr dazu bei, einer Modellbahnanlage einen Hauch mehr von der Atmosphäre des Großbetriebs zu vermitteln.

Abb. 1.

Abb. 2. Erläuterung im Text.

Bockkran-Bauanleitungen in den Heften 2 und 9/VIII und 13/I.

Über den Kran selbst in den verschiedenartigen Ausführungsformen braucht hier nichts mehr gesagt zu werden, da schon ausführliche Bauanleitungen in der MIBA erschienen sind. Die Frage, wie das Modell betriebsfähig zu gestalten sei, wurde dabei jedoch bewußt ausgeklammert, denn durch die Kleinheit des Modells ist sie auch nicht ganz einfach zufriedenstellend zu lösen.

Ich möchte Ihnen nun einen Antrieb für ortsfeste Bockkräne vorstellen, der den Vorteil der Einfachheit für sich hat, bin aber nicht davon überzeugt, daß er in dieser Beziehung wirklich das non plus ultra darstellt.

Er gestattet, mit e i n e m Motor die beiden Betriebsvorgänge, nämlich Verschieben der Laufkatze und Heben bzw. Senken der Last, nachzubilden, doch können beide nicht gleichzeitig ablaufen (was m. E. ein nur geringer Nachteil ist).

Skizze 1 zeigt eine Andeutung der Katze mit den die Bewegung übertragenden Seilen. In Bild 2 ist die Antriebsmechanik dargestellt, deren Funktion nachstehend beschrieben wird:

Auf der vom Motor über ein Untersetzungsgetriebe angetriebenen Welle sitzt fest eine Seiltrommel L. Außerdem befindet sich auf der Welle die b e w e g l i c h e Seilscheibe K. Beide Scheiben haben gleichen Durchmesser

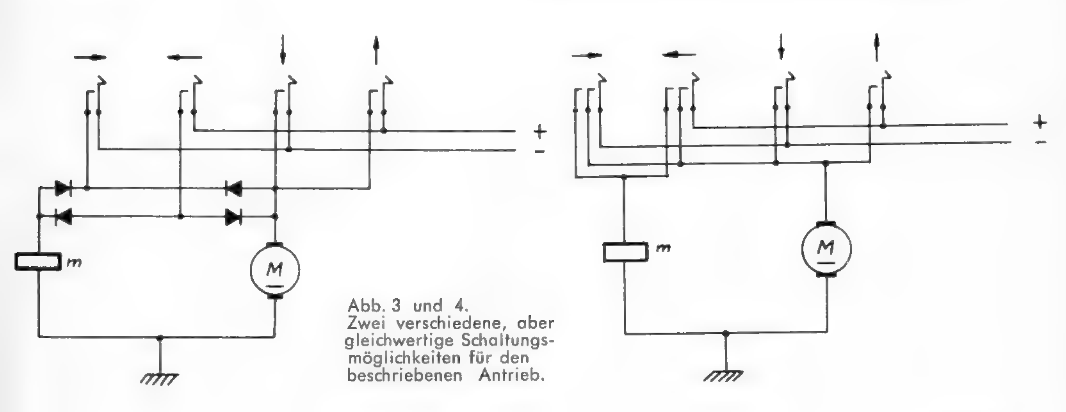


Abb. 3 und 4. Zwei verschiedene, aber gleichwertige Schaltungsmöglichkeiten für den beschriebenen Antrieb.

und tragen auf den einander zugekehrten Seiten kleine Stifte S. Die Lage der Scheibe K wird durch das ballig ausgebildete Ende des Ankers a, das in einer Rille des Ansatzes von K läuft, fixiert. Bei stromlosem Magnet m drückt die Feder f über a die beiden Scheiben gegeneinander, so daß die lose Rolle mittels der Stifte mitgenommen wird. Wird der Magnet erregt, dann kuppelt der Anker die Rolle K aus. Auf L ist das Hubseil, auf K das Fahrseil für die Katze nach Skizze aufgewickelt. Durch diese Anordnung ist erreicht, daß sich beim Fahren der Laufkatze das Hubseil automatisch um den entsprechenden Betrag verlängert oder verkürzt, so daß die Last in der Senkrechten nicht bewegt wird. Andererseits läßt sich die Last bei feststehender Katze beliebig heben und senken.

Der Antrieb wird unter der Anlagenplatte oder irgendwie verdeckt niveaugleich untergebracht. Die Seile (Zwirnsfäden) lassen sich verdeckt in den Profilen der Seitenstützen nach oben führen.

Den elektrischen Teil des Antriebs zeigen die Abbildungen 3 und 4, die elektrisch gleichwertig sind und je nach den vorhandenen Schaltmitteln angewendet werden können.



In Erfurt steht der „Windelberg" ... und schmunzelnd ist man versucht, die Hintergründigkeit dieser Bezeichnung zu erforschen! Offen zutage tritt dagegen seine realistische Wirkung als Tunnelberg. (Foto H. K., Erfurt)

Eine improvisierte Notbrücke

von M. Schönherr, Berlin-Zehlendorf

Die Überbrückung einer kleinen, aber wichtigen Nebenstrecke ist bei einem Unwetter durch ein reißendes Wildwasser zerstört worden. In kurzer Zeit soll eine Notbrücke gebaut werden. Man versetze sich in die Lage eines Bahningenieurs, der mit ein paar Zimmerleuten und einer Rotte von Waldarbeitern diese Aufgabe bewerkstelligen soll. Daß es dabei auf große Genauigkeit nicht ankommen kann und auch nicht alles ganz nach den Regeln der Handwerkskunst hergeht, ist wohl allzu verständlich.

Das ist ungefähr die Situation, von der ich bei der Konstruktion der Notbrücke ausgegangen bin. Sie entstand an einem langweiligen Sonnabend und bedeutete für mich (und vielleicht auch für Sie) eine unterhaltsame Kurzweil. Benötigt werden Buchenrundhölzer von 4 mm ⌀ (vier lange à 40 cm) und 3 mm ⌀ sowie UHU-hart oder Rudol 333 und gewöhnlicher UHU-Klebstoff. Eine genaue Bauanleitung zu geben möchte ich mir und Ihnen ersparen. An Hand der Zeichnungen und der Fotos dürften Sie sicher zurechtkommen.



Abb. 1. So etwa sieht ein H0-Fischer die Notbrücke des Verfassers vom Wasser aus.

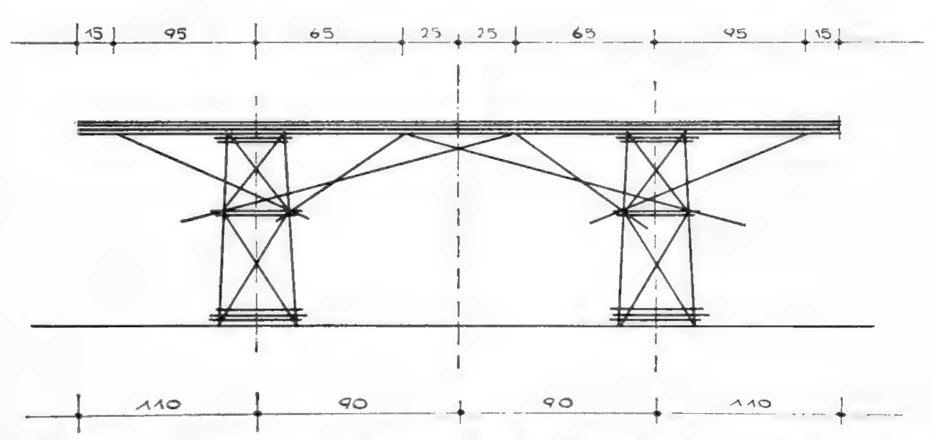


Abb. 2. Schematische Übersichtsskizze mit H0-Maßen (in mm). Bei anderen Platzgelegenheiten können diese Maße natürlich entsprechend variiert werden. (Für den Nachbau gelten ansonsten Abb. 3 und 5.)

Abb. 3. Seitenansicht im Maßstab 1 : 2 für H0.

Abb. 4. Dieses Bild von der H0-Notbrücke des Verfassers müßte Sie eigentlich „anmachen", es ihm gleichzutun. Eine solche Brücke aus Rundhölzern wirkt zweifelsohne filigran und interessant!

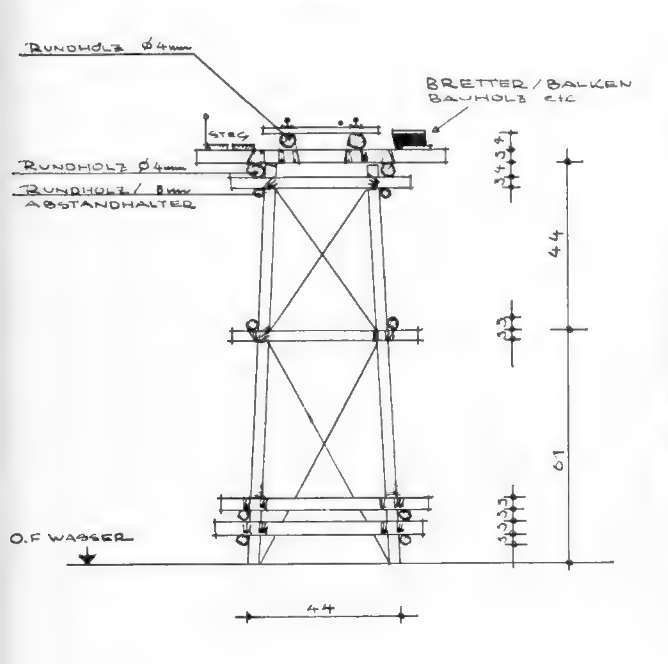


Zeichnungen vom Verfasser

Abb. 5. Zeichnung im Maßstab 1 : 2 für H0.

65

30
PFEILER OB



Ich habe das Buchenholz nicht weiter behandelt. Lassen Sie die Brücke verstauben und verreiben Sie den Staub von Zeit zu Zeit mit einem feuchten Lappen, dann erhält sie allmählich von alleine jene „Patina", die sie echt und natürlich erscheinen läßt. Sie können natürlich die Hölzer vor der Bearbeitung auch beizen, dann erübrigt sich jede weitere Nachbehandlung. Kommen Sie aber auf keinen Fall auf die Idee, „Rinde" o. a. aufmalen zu wollen, das führt zu nichts Gutem!

Da meine Brücke in einem Betonbett mit fließendem Wasser steht, habe ich die Pfeiler bis kurz über der Wasserfläche in flüssiges Wachs getaucht und dadurch das Holz wasserunempfindlich gemacht.

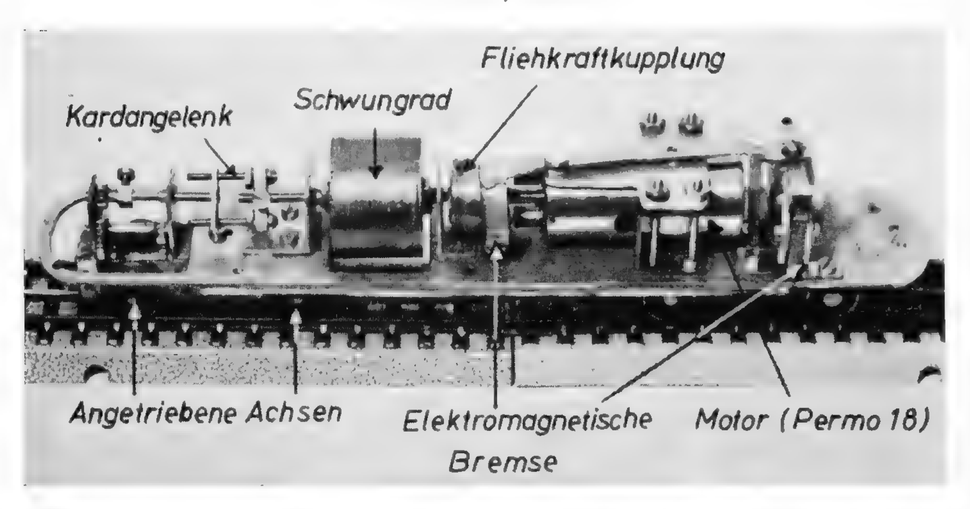
Wenn das Brückengerüst mit den fertigen Pfeilern und den

Traghölzern steht (die Querhölzer unter den obersten Traghölzern ungleich lang halten), dann bauen Sie mit etwas Phantasie noch den primitiven Laufsteg mit Notgeländer (Kette). Auch lasse man auf der anderen Seite auf den Querhölzern einige Bretter und Stämme „in künstlerischer Unordnung" herumliegen, auch in der näheren Umgebung der Notbrücke.

Das Gleis (am besten Schwellenbandgleis) wird auf die obersten Längshölzer aufgeklebt. Märklinisten sollten ebenfalls über die Brücke ein solches Schwellenbandgleich legen (Punktkontakte in den Schwellen vorsehen), denn ein Gleisstück mit Schotterböschung auf einer solchen Notbrücke wäre Nonsens!

Schwungradantrieb mit Fliehkraftkupplung

von A. Dolan, Herford

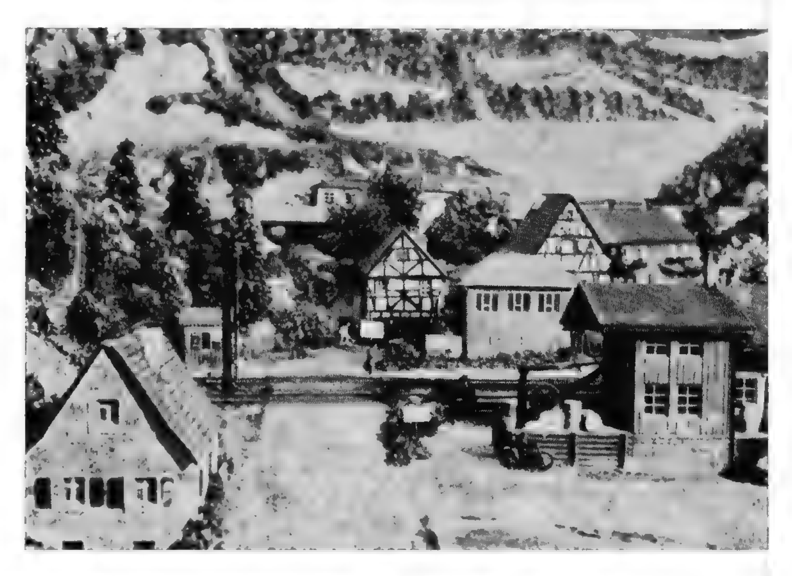


Wenn ich bei der Modellbahn etwas nicht leiden kann, so ist es das ruckweise Anfahren und Halten der Züge. Als die MIBA in Heft 16/V den Bauplan der V 200 brachte, nahm ich mir sofort vor, den großen Innenraum dieser Lok zum Einbau einer Fliehkraftkupplung und eines Schwungrades auszunutzen. Als Motor wählte ich den Permo 18, weil dieser verhältnismäßig langsam läuft und ich bei höheren Drehzahlen als 5000 U/min ein zu lautes Fahrgeräusch nicht vermeiden konnte. Die Fliehkraftkupplung besteht motorseitig aus einem Röhrchen von quadratischem Querschnitt, das senkrecht zur Motorwelle auf dieser befestigt ist. Auf jeder Seite steckt in dem Rohr ein Hartgummiklötzchen, das bei laufendem Motor gegen die Innenwand der Trommel gedrückt wird, welche auf der Schwungradwelle sitzt und diese mitdreht. Der Durchmesser der Trommel hat sich allerdings als etwas zu klein erwiesen, denn es kommt vor, daß die Lok auf Steigungen nicht anfährt. Der Auslauf der Lok dagegen dehnt sich so weit aus (bei Höchstgeschwindigkeit 2 bis 4 m je nach Wagenzahl), daß ich nachträglich noch eine Bremse einbauen mußte. Sie besteht aus einem Hebel, an dessen langem Arm ein ausgedientes Märklin-Fahrtrichtungsumschaltrelais angreift. Der kurze Hebelarm ist zu einer Backenbremse ausgebildet und hat einen Gummibelag. Falls sich nun einmal eine „Katastrophe" anbahnt, brauche ich nur noch einen Schalter zu betätigen, der eine überhöhte Wechselstromspannung an die Schienen legt, und die Lok kommt zum Stillstand. Der Stromkreis, in dem der Motor liegt, wird dabei durch einen Kontakt automatisch unterbrochen.

Zum heutigen Titel- und Rückbild:

● „Die Bahn im Keller"

von der wir in Heft 7/XII die ersten Bilder veröffentlichten, macht Fortschritte! Herr H. Wientgen, Mülheim/Ruhr, scheint von einem unbändigen Tätigkeitsdrang erfüllt zu sein! Er verbessert und ändert mit kritischem Auge, wo es nur geht. Verfolgen Sie das Werden seiner Anlage mit wachen Sinnen, er dürfte ein Musterbeispiel dafür sein, wie man eine Anlage konsequent und zielstrebig vervollkommnet.





In Heft 12/XII bauten wir ein

SIGNAL für Sperrfahrten und Schiebelokomotiven

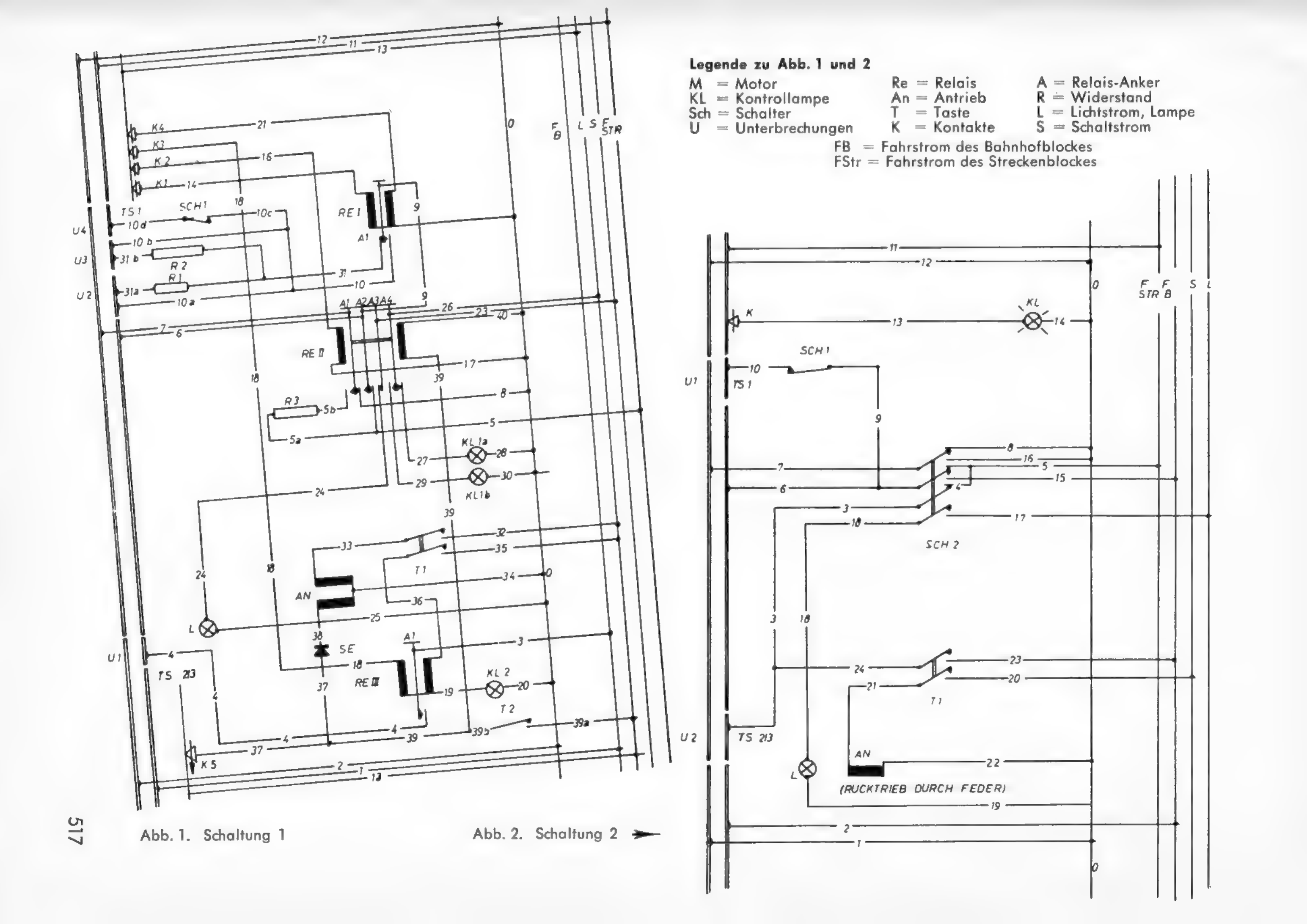
von R. Casanova, Aachen

Teil 2: Zwei Schaltungsmöglichkeiten

Schaltung 1: Eine vollautomatische Schaltung. Grundidee: Die Strecke zwischen Ts 2/3 und Ts 1 wird einmal an den Bahnhofsblock und einmal an den Streckenblock geschaltet. Verfolgen wir einen nachgeschobenen Zug:
Vor U1:
Stromleitung: FB – 1 – M – 2 = 0
sowohl für Zug- als auch für Schiebelok.
Auf U1:
FB – 3 – A1 RelII – 4 – M – 2 = 0
Zwischen U1 und U2:
FStr – 5 – A2 RelI – 6 – M – 7 – A1 RelI – 8 = 0
Auf U2 bis U4:
FStr – 5 – A2 RelI – 9 – A1 Rel – 10 (10a 10b 10c 10d über Sch1) – M – 7 – A1 RelI – 8 = 0
Zuglok verbindet K1:
13 – K1 – 14 – Rel – 15 = 0
Rel schaltet den Strom für Schiebelok aus:
FStr – 5 – A2 RelI – 9 – A1 Rel – 31 – 31a (R1) – 31b (R2) – M – 7 – A1 RelI – 8 = 0
unterbrochen U4 – Schiebelok bleibt auf U4 durch R1 und R2 langsam abgebremst stehen.
Zuglok betätigt K2:
13 – K2 – 16 – RelI – 17 = 0
RelI umgeschaltet, das bedeutet:
A1 und A2 Umpolung des Fahrstromes für die Schiebelok
A3 Einschalten des Lichtes von Ts 2/3
L – 23 – A3 RelI – 24 – L – 25 = 0
A4 Umschalten der Kontrollampen, die die Fahrtrichtung der Schiebelok angeben:
S – 26 – A4 RelI – 29 – Kl1b – 30 = 0
Lok verbindet K3:
13 – K3 – 18 – RelII – 19 – K12 – 20 = 0
RelII schaltet U1 aus:
3 – A1 RelII unterbrochen.

Gleichzeitig blinkt K12 auf. Ist bis jetzt keine Betätigung von RelI über K2 erfolgt (Kl1 !), so muß Schalter Sch1 betätigt werden und U4 von Hand ausgeschaltet werden, sonst fährt die Schiebelok, da ja nicht umgepolt wurde, dem Zug nach. Hat der Zug den Streckenblock verlassen, könnte in diesem Fall die Schiebelok vom Fahrpult zurückgeführt werden.
Doch nun weiter:
Zuglok verbindet K4:
13 – K4 – 21 – Rel – 22 = 0
Rel schaltet U4 bis U2 wieder ein. Durch R3 gebremst, rollt die Lok nun bis Ts 2/3:
FStr – 5 5a – R3 – 5b – A1 RelI – 7 – M – 6 – A2 RelI – 8 = 0
Ist die Einfahrt in den Bahnhof frei, so wird die Taste T1 gedrückt und die Lok kann vom Fahrpult in den Bahnhof gebracht werden.
32 – T1 – 33 – Antrieb auf Fahrt – 34 = 0
Und:
35 – T1 – 36 – RelII – 19 – K12 – 20 = 0
Die Lok verbindet K5:
13 – K5 – 37 – Se – 38 – Antrieb Halt – 34 = 0
und 13 – K5 – 37 – 39 RelI – 40 = 0
Erfolgt keine Rückstellung durch K5 (Kl1a und Kl1b), kann diese durch Hand über Taste T2 herbeigeführt werden.
39a – T2 – 39b – 39 – 37 – Se – 38 – Antrieb Halt – 34 = 0
und 39a – T2 – 39 b – 39 – RelI – 40 = 0

Schaltung 2: Eine einfache Schaltung, bei der die Funktion der Relais von handbetätigten Schaltern übernommen wird. Verfolgen wir wieder eine Zugfahrt anhand der Schaltskizze:
Zug erhält Strom vom Bahnhofsblock über:
2 – M – 1 = 0
Auf U2:
FStr – 5 – 4 – Sch2 – 3 – U2 – M – 1 = 0
Zwischen Ts 1 und Ts 2/3:
FStr – 5 – Sch2 – 6 – M – 7 – Sch2 – 8 = 0
Auf U1:
FStr – 5 – Sch2 – 9 – Sch1 – 10 – U1 – M – 7 – Sch2 – 8 = 0



Legende zu Abb. 1 und 2

M = Motor	Re = Relais	A = Relais-Anker
KL = Kontrollampe	An = Antrieb	R = Widerstand
Sch = Schalter	T = Taste	L = Lichtstrom, Lampe
U = Unterbrechungen	K = Kontakte	S = Schaltstrom

FB = Fahrstrom des Bahnhofblockes
FStr = Fahrstrom des Streckenblockes

Abb. 1. Schaltung 1

Abb. 2. Schaltung 2 ➤

Hinter Ts 1:
FStr – 11 – M – 12 = 0
Zuglok verbindet K:
FStr – 11 – K – 13 – Kl – 14 = 0
Kontrollampe blinkt auf. Jetzt muß der Schalter Sch1 betätigt werden. Da sich K wenige Zentimeter hinter U1 befindet, wird beim Schalten von Sch1 der Stromkreis für die Schiebelok auf U1 unterbrochen. Sch2 wird betätigt. Das bedeutet Umschalten der Strecke zwischen Ts 1 und Ts 2/3 auf

trieb die dem Schieber näher liegende Spule weg und dafür wird eine geeignete Feder am Schieber angebracht, die ihn in seine Ruhelage zurückzieht.

Ausführung der Kontakte:

Der Kontakt für Schaltung 2 ist sehr einfach auszuführen. Anders verhält es sich mit den Kontakten für Schaltung 1. Die drei wichtigsten Punkte beim Bau dieser Kontakte sind:

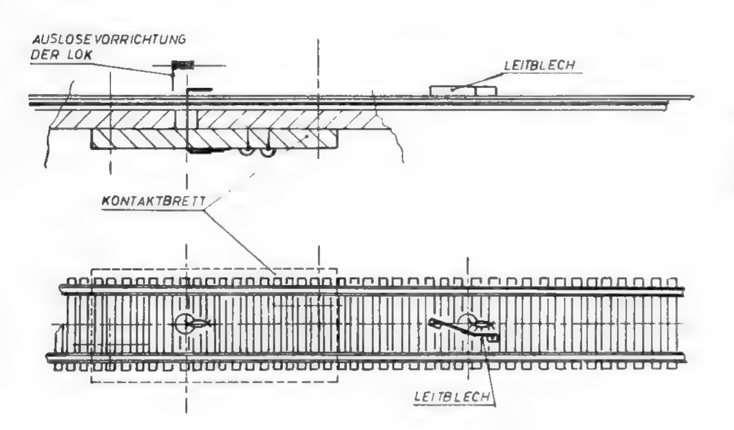


Abb. 3. Die für Schaltung 1 erforderlichen Kontakt- und Schaltvorrichtungen.
(Zeichnungsgröße ½ H0.) Erläuterungen im Text.

Bahnhofsblock und Einschalten der Signalbeleuchtung.
L – 17 – Sch2 – L – 19 = 0
Wird nun Sch1 geschlossen, so kann die Lok vom Fahrpult bis Ts 2/3 zurückgefahren werden.
FB – 15 – Sch2 – 6 – M – 7 – Sch2 – 16 = 0
Hierbei muß beachtet werden, daß der Bahnhofsblock so gepolt ist, daß die Lok in Richtung Bahnhof fährt.
Auf U2: Halt
Bei Niederdrücken der Taste T1:
S – 20 – T1 – 21 – An – 22 = 0
Signal auf Fahrt. Gleichzeitig Strom:
FB – 23 – T1 – 24 – 3 – U2 – M 1 = 0
T1 muß solange gedrückt bleiben, bis die Lok Ts 2/3 passiert hat. Das Signal wird durch eine Feder zurückgestellt, sobald man die Taste T1 losläßt. Dadurch fällt beim An-

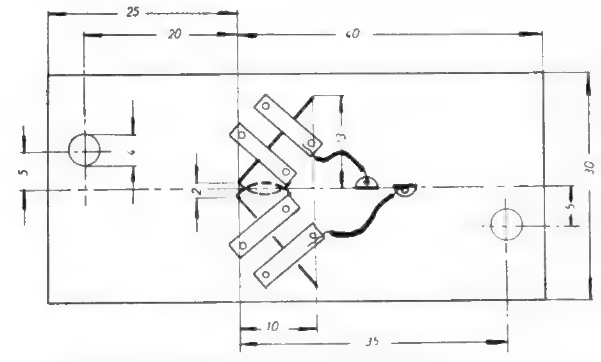
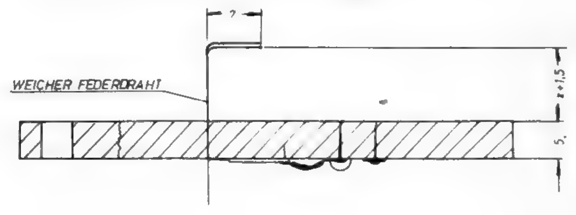
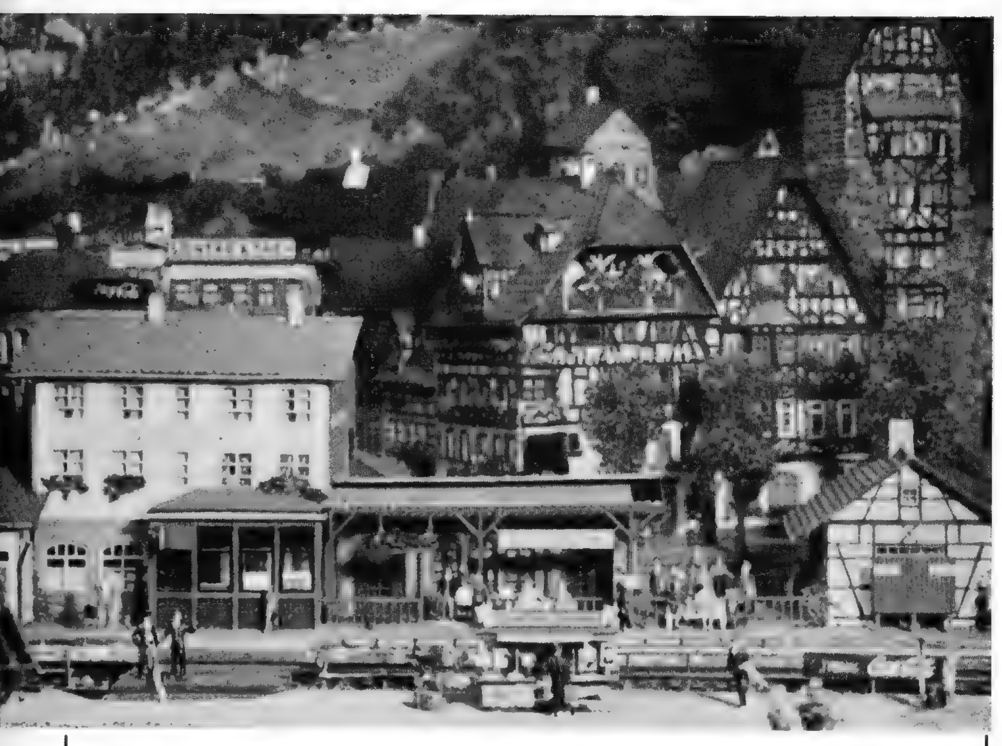


Abb. 4. Kontaktbrett nochmals im Maßstab 1 : 1.





„Die Bahn im Keller" ... hat bis jetzt noch keinen anderen Namen als den von uns geschaffenen, dafür aber einen netten Bahnhof und ein malerisches Städtchen, das Herr Wientgen auf seine Art gestaltet (s. a. Heft 8/XII). Es ist nicht abzuleugnen, daß er auch eine lebhafte Phantasie besitzt, von der zu profitieren man sich nicht zu scheuen braucht. Es ist schließlich die Aufgabe der MIBA, Anregungen weiterzuvermitteln!

1. Schaltsicherheit
2. Leichte Auswechselbarkeit
3. Richtungsabhängige Betätigung

Schaltsicherheit erreicht man am besten durch Verwendung eines starken, vom Fahrstrom unabhängigen Schaltstromes. Das bedingt, daß ich die Kontakte mit einer an der Lok isoliert angebrachten Auslösevorrichtung betätigen muß. Diese Auslösevorrichtung muß nach der Seite verschiebbar sein, sich jedoch federnd rückstellen. Sie besteht aus einer an der Lok angebrachten Feder, deren Ende nach unten aufgebogen ist. Dieses Ende schneidet die zwei übereinanderliegenden Kontaktdrähte aus weichem Federdraht auf und verbindet sie leitend. Fährt die Lok in der Richtung, in der der Kontakt nicht betätigt werden soll, so wird die Auslösevorrichtung durch ein kleines Leitblech vom Kontakt weggeführt. Bei Fahrt in der anderen Richtung läuft sie zuerst durch den Kontakt und berührt dann erst das Leitblech. Soll der Kontakt in beiden Richtungen betätigt werden, entfällt das Leitblech selbstverständlich. Die ganze Anordnung wird auf ein Holz- oder Pertinaxbrettchen montiert, das Gleis an der entsprechenden Stelle durchbohrt und das Brettchen unter das Gleis geschraubt. Die relativ große Bohrung im Gleis wird getarnt. Die Leitbleche werden auf den Schwellen mit zwei kleinen Stiften befestigt.

Ernst Teucher, Nürnberg, meint:

Blendend sauber ...

soll nicht nur die Wäsche sein, sondern auch die Gleisanlage der Modellbahn. Das ist die Quintessenz der Beiträge der Herren Ortsiefer (MIBA Nr. 15/XI 1959) und Ing. Hesse (MIBA Nr. 3/XII 1960). Falls Sie diese ausgezeichneten Aufsätze übersehen haben sollten, schauen Sie erst gleich noch einmal nach. Es lohnt sich!!

Nur eines gefällt mir nicht, nämlich, daß Herr Ing. Hesse seine Schienen mit einem Reinigungsstab säubert und diesem Verfahren sogar seine Oberleitung geopfert hat.

Ich wollte mir schon längst einen Schienenputzwagen kaufen, aber das liebe Geld ... ! So habe ich vor über zwei Jahren selbst „Einen" gebaut. – Und zwar so:

Zwei Trix-Drehgestelle 30/9/7 (DM 5,–) bilden den fahrbaren Untersatz. Das vordere Drehgestell (in Abb. 1 das rechte) wird unverändert verwandt, die Drehschemelbohrung des hinteren wird auf 5 mm erweitert. Für den Längsträger schnitt ich ein 160 mm langes Stück von einer alten, im Profil U-förmigen Gardinenstange ab, über die ich schon oft genug gestolpert war. (Jetzt nicht mehr, weil sie nun kürzer ist!) Nun wird (Abb. 2) 17 mm von der Stirnseite entfernt, genau in der Mitte ein 1,5-mm-Loch gebohrt, eine Schraube M 1,4 x 10 durchgesteckt, ein Stück Ms-Rohr (3 mm Außendurchmesser und 8 mm lang) aufgeschoben, mit Beilagscheibe und Mutter gesichert und fertig ist der Zapfen, der später in der Bohrung des vorderen Drehschemels geführt wird.

Beim hinteren Drehgestell macht die Herstellung dieses Zapfens etwas mehr Mühe, weil dieses Drehgestell n i c h t abnehmbar sein darf. Also hier wird ebenfalls, wie vorn, ein Loch gebohrt, jedoch mit dem Durchmesser 5 mm. Eine Schraube 5 x 10 wird zwecks Durchführung eines Splintes am gewindeseitigen Ende mit der Eisensäge ca. 5 mm tief geschlitzt. Diese Schraube mit Beilagscheibe führt man von unten durch die Drehschemelbohrung des Fahrgestells, fügt noch eine Beilagscheibe dazwischen und setzt den vorgebohrten Längsträger auf. Die passende Mutter hat man vorher quer 1 mm durchbohrt. Diese Mutter schraubt man auf und sichert sie durch ein Stückchen Draht als Splint. Natürlich darf die Mutter nicht zu stramm sitzen, sonst klemmt der Drehschemel.

Nunmehr, besser noch vorher, kommt die Befestigung des „Putzlappens" (Schaumgummi 70 x 30 x 8) an die Reihe. Dazu ist nicht viel zu sagen, Abb. 2 zeigt es „überdeutlich". Der Abstand der Befestigungsschrauben M 1,4 x 5 beträgt 80 mm. Die Halteschellen für den „Putzlappen" biegt man aus irgendeinem Stück Abfallblech, aber nicht zu kurz, denn der „Putzlappen" soll ja zur Reinigung im Spülwasser durch die Frau Gemahlin leicht auswechselbar sein und der Auflagedruck kann ja ebenfalls, je nach Bergstrecken und Schiebelok, fein eingestellt werden.

Unbedingt nötig ist (Abb. 3) eine Bleiballastfüllung von ca. 80 – 100 Gramm Gewicht in der Mitte des Längsträgers.

Wie man die hineinbringt? Sehr einfach. Von rechts und links nach der Mitte zu Stanniol aus einer leeren Zigarettenschachtel geschoben, flüssiges Blei hineingegossen, nach dessen Erkalten das Stanniol herausgezogen und der Fall ist erledigt.

Nun hat der Wagen ein Gesamtgewicht von ca. 190 – 220 g und die erste Probefahrt kann erfolgen. Selbstverständlich mit Schiebelok (bei mir V 36 von Trix), denn erst müssen doch die Schienen geputzt werden, dann erst kann die Lok fahren!

Meisterliche Bauwerke in H0

Herr M. Schönherr, Berlin-Zehlendorf, von dem auch die heutige Notbrücke stammt, ist in der Tat ein Meister auf dem Gebiet des H0-Häuser-Modellbaues! Er fertigt sie nach fränkischen und württembergischen Vorbildern. (Auf dem oberen Bild erkennen wir links z. B. das Albrecht-Dürer-Haus.) Diese wundervolle Kleinstadt wird einst das Zentrum seiner Anlage darstellen und wir können uns jetzt schon ausmalen, was für ein Reiz von dieser Anlage eigenen Stils einmal ausgehen wird!

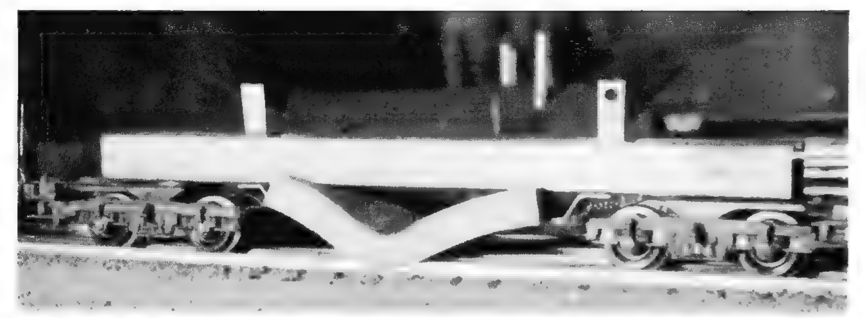


Abb. 1. Der einfache, aber dennoch zweckmäßige „Schipuwa" (Schienen-Putzwagen).

„Nicht-TRIXisten" soll meine Anleitung Anregung zu einer entsprechenden Arbeit sein! Bitte tränken Sie den Schaumgummi nicht mit irgendwelchen Reinigungsmitteln. Auch WeWaW meinte kürzlich ganz trocken: trocken wischen! Auf den Bildern ist der von den Schienen entfernte Großstadtschmutz deutlich zu sehen.

Mein Schipuwa tut seit über zwei Jahren ohne irgendwelche Beanstandungen seine Pflicht, alles für 5,– DM und etwas Arbeit.

Wer will, der kann den Wagen noch irgendwie verkleiden. Ich habe aber heute keine Zeit dazu, weil ich meinen Kranzug für die MIBA fotografieren muß. Bis dahin also . . .



Abb. 2. Das Schaumgummistück zwischen den Schellen ist leicht auszuwechseln.

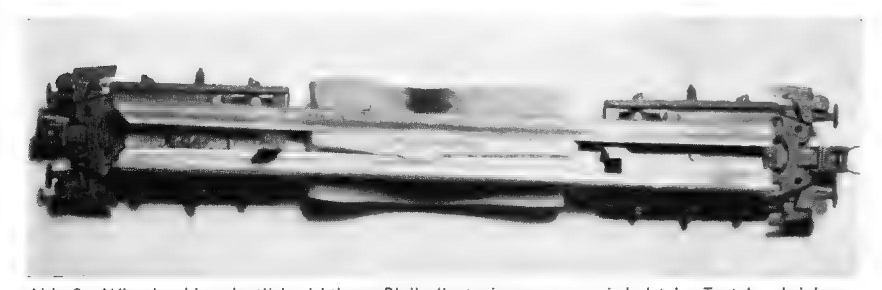


Abb. 3. Wie der hier deutlich sichtbare Bleiballast eingegossen wird, ist im Text beschrieben.



Abb. 1 und 2. Ausschnitte aus der Clubanlage.

„Freunde des Schienenverkehrs..."

. . . so nennt sich der Bremer Club der Modellbahner. Die gemeinsame Liebe zum rollenden Rad auf der Schiene eint gleichermaßen Modellbahn-, Eisenbahn- und Straßenbahnfreunde.

Eine im Herbst 1959 veranstaltete Ausstellung unter Mitwirkung der DB und der Bremer Straßenbahn sollte dem Gedanken der Förderung des Modellbaues weitere Freunde zuführen. Es war bewußt eine offene Ausstellung, zu der jeder Besucher freien Eintritt hatte. Nette Plakate hatten dann auch viele Besucher angezogen, die durch einen Handzettel über den Sinn der Veranstaltung aufgeklärt wurden.



Um ein großes Modell der neuen Hauptwerkstatt der Bremer Straßenbahn im Maßstab 1 : 100 wurde unter freundlicher Mitwirkung der HAMO-Werke eine Straßenbahnanlage aufgebaut, die von einem originalen Steuerstand eines Straßenbahnwagens geleitet und von der Jugend fleißig benutzt wurde. Großfotos zeigten die Entwicklung der Bremer Straßenbahn, die aus der Bremer Pferdebahn hervorgegangen ist. In einer Vitrine waren Glanzstücke des Modellbaues ausgestellt: die T 3 von Nachtigall, die einer Schnabel'schen Ausführung in nichts nachsteht, Cupies Dampfdraisine von Anno dazumal, vier Ur-Old-Timer-Züge (Rocket Adler usw.), Spiehrs Osnabrücker Straßenbahnmodelle, nette Streckenmotive mit Modellen der verschiedenen Baureihen und ein schöner Wagenpark. Besser konnte der Tatendrang alter und junger Interessenten gar nicht angesprochen werden. Sehr schön gelang eine Modellbahnanlage als 3-Leiter-Gleichstromanlage aus Nemec-Profilen mit rollendem Material aus Industrie- und Eigenbau. Thema: Umsteigebahnhof einer zweigleisigen Hauptstrecke mit Abzweigung einer eingleisigen Nebenbahn, deren Endstation wiederum Umsteigestation für eine Privatbahn ist, auf der ein Akku-Triebwagen ETA 177 verkehrt. Die Verbindung zur Hauptstrecke wurde mit einer Tenderlokomotive BR 80 betrieben, auf der Hauptstrecke verkehrten ein Personenzug aus 3achsigen Abteilwagen, von einer BR 23 gezogen. Eine V 200 und eine 01 beförderten je einen D-Zug, und eine BR 64 und eine V 80 standen in Reserve bzw. als Rangierloks im Güterbahnhof. Landschaftlich war besonders hervorzuheben die Gestaltung des Gebirgsflusses mit Staustufen und Stromschnellen, ein Landstraßenmotiv mit einer Straßenbaustelle, Warnschildern und Hinweisschildern, sowie eine Straßenbrücke über die Bahnhofsausfahrt. Die schönsten Motive jedoch zeigen die beigefügten Bilder.

Viele neue Freunde und Gönner hat die Ausstellung dem Bremer Club gebracht, der in bescheidener Manier – nicht mit verarbeiteten Drahtkilometern, Preiservölkern und Schienenmetern prahlend – so wirkungsvoll für den Modellbahngedanken geworben hat.

Otto Köther, Bremen

Die „glossierte" Glosse (aus Heft 9/XII)

oder:

Das „Universal-Supermodell" - unter die Lupe genommen

„Kleine Ursache – große Wirkung", so könnte man den Widerhall kommentieren, den die ironisierende Glosse über ein „Universal-Supermodell" in Heft 9/XII gefunden hat. Einige Verfasser der Zuschriften verneinten skeptisch, daß die Industrie ein solches Modell herausbringen wird (und überlassen es uns, herauszufinden, ob diese „Bedenken" echt gemeint sind oder nicht).

Andere haben die Glosse zu „ernst" genommen oder den Sarkasmus gar nicht erkannt.

Die meisten störte nur eine Kleinigkeit und das war das „Alter" dieser Versuchslok. Das Geburtsjahr „1912" wurde einer Unterlage entnommen, die eben das falsche Jahr aufwies, so daß sowohl Herrn Knauber als auch uns keine direkte Schuld in die Schuhe geschoben werden kann. (Inzwischen haben wir ebenfalls spitzgekriegt, daß es sich bei der ersten österreichischen Ellok aus dem Jahre 1912 um die Reihe 1060 handelt.) Insgeheim freut es uns aber dennoch wieder einmal spitzbübisch, welch' „großen Erfolg" solch kleine Schnitzer haben können! Es wäre zu überlegen, ob man nicht in jedem Heft bewußt Falsches veröffentlichen sollte, denn anscheinend kann man auf diese Weise viel besser die Experten aus ihrer Reserve herauslocken. Man kann es auch umgekehrt ansehen: Nachdem uns dies nur sehr selten gelingt, scheinen die „Schnitzer", die wir gelegentlich mal machen – „Irren ist schließlich menschlich" bzw. „Allwissend ist nur der liebe Gott"! – ebenso sehr gering zu sein. Wie dem auch sei – führen wir uns die interessantesten Zuschriften jetzt zu Gemüte:

Herwig Schranz, Wien:

„. . . Keine Dame hat es gern, wenn man ihr Alter verrät und ‚die' Ellok ist schließlich auch weiblichen Geschlechts. Aber in diesem Falle wird sie sich sicher freuen, denn ich mache sie um ganze 18 Jahre jünger!

Die 1082.01 wurde also 1930 geboren und ist daher keinesfalls die erste österreichische Ellok. Im Jahre 1938 von der damaligen Deutschen Reichsbahn in ihren Bestand eingegliedert und als ‚E 88.301' bezeichnet, kam sie im Jänner 1941 ins ‚Spital' (sprich: Ausbesserungswerk) München-Freimann, wo sie nach kurzem Leiden verschied. Sie ruhe in Frieden!"

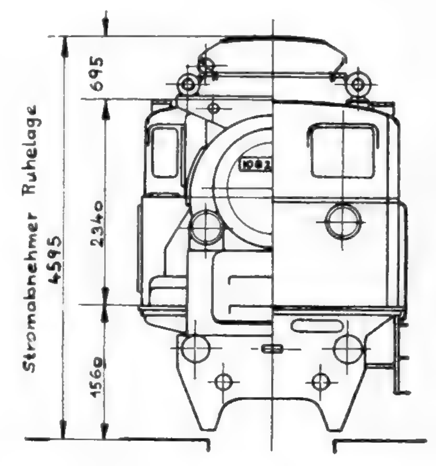


Abb. 2. Die beiden Stirnseiten in Halbansichten (im Maßstab 1 : 1 für H0).

Abb. 1. Umformerlok Reihe 1082 der ÖBB, Baujahr 1930, im Zeichnungsmaßstab 1 : 1 für H0 (1 :87) mit Originalmaßen, gezeichnet von Ing. Oskar Schneider, Wien.

Ing. Oskar Schneider, Wien:

„. . . Da ich kaum glaube, daß die Industrie uns jemals dieses Modell bescheren wird, sende ich Ihnen eine Typenskizze für etwa interessierte Modellbauer. Ich selbst habe sie auf meinem Modellbau-Programm stehen, zumal nun endlich diejenigen kleinen – und vor allem schmalen – Motore im Handel sind, die im Kessel und Trafokasten untergebracht werden können. Schwierig dürfte der Kurvenlauf der Lok zu lösen sein. Gleisbogen unter ca. 1 m Radius werden kaum befahrbar sein, selbst wenn man die von mir in MIBA 14/VI S. 546 angegebene Achsausführung wählt; der Lokrahmen würde dann zu breit werden."

Dipl.-Ing. R. Spatzeck, Ulm/Donau:

„. . . Zur Gewichtseinsparung verzichtete man auf ein geschlossenes Maschinenhaus und auf die Ausstattung mit zwei Führerständen. Vor dem einseitigen Führerhaus kam ein Hochspannungsraum und davor der Umformersatz mit einer fast kreisförmigen Verschalung, die das eigenartige, stark an eine Dampflok erinnernde Bild der Lok ergab . . ."

Wolfgang Mannheim, Oberhausen-Osterfeld:

„. . . Im Jahr 1915 hat Herr Dipl.-Ing. Dr. J. Rihosek den Plan zu einer 1'E 1'-Ellok veröffentlicht, die äußerlich einer Dampflok in etwa ähnelte. Eine derartige Lok wurde jedoch nicht gebaut. Die 1082, die allerdings auch eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Dampflok hat, war eine Versuchslok für Stromumformung mit stufenloser Spannungsregelung und elektrischer Nutzbremse. Es wurde eine zweimalige Energie-Umwandlung angewandt: Einphasenstrom – Mehrphasenstrom – Gleichstrom in einem rotierenden Umformer. (Wer mehr darüber wissen möchte, möge bei Stockklausner ‚50 Jahre Elektro-Vollbahnlokomotiven' weiterlesen, denn was dann kommt, ist bereits höhere Elektrophysik!). Die 1082.01 blieb, obwohl sich das gewählte elektrische System durchaus bewährte, nicht lange im Dienst.

Um beim ‚Unikum' der Umformerlok zu bleiben, so sei noch erwähnt, daß die ÖBB mit der 1470 und der 1180 Versuche mit Phasenumformung unternommen haben, doch entsprachen beide Loks nicht den Anforderungen.

Für das Unikum ‚rauchende Ellok' gibt es aber andere Beispiele aus der Ellok-Old-Timer-Zeit, z. B.:

ES 9, später als E 01.09 eingestuft
EP 202, später als E 30 eingestuft
EP 235, später als E 50 eingestuft
EP 209, später als E 49 eingestuft
ES 51, später als E 06 eingestuft
E 6
Bay EP 3/6, später als E 36 eingestuft

Diese Loks hatten einen mit Kohle zu feuernden Heizkessel. Man konnte also während der Heizperiode tatsächlich rauchende Elloks antreffen. Und hier wären wir wieder bei den ‚unerfüllten' – und sicher auch unerfüllbaren – Modellbahnerwünschen, denn welche Firma wird schon eine der o. a. Loks mit Seuthe-Dampf auf Serie legen?! Und dabei wäre es dann tatsächlich ein ‚Universal-Supermodell' im Sinne der Glosse aus Heft 9/XII!"

Aus „e" wurde „l"!

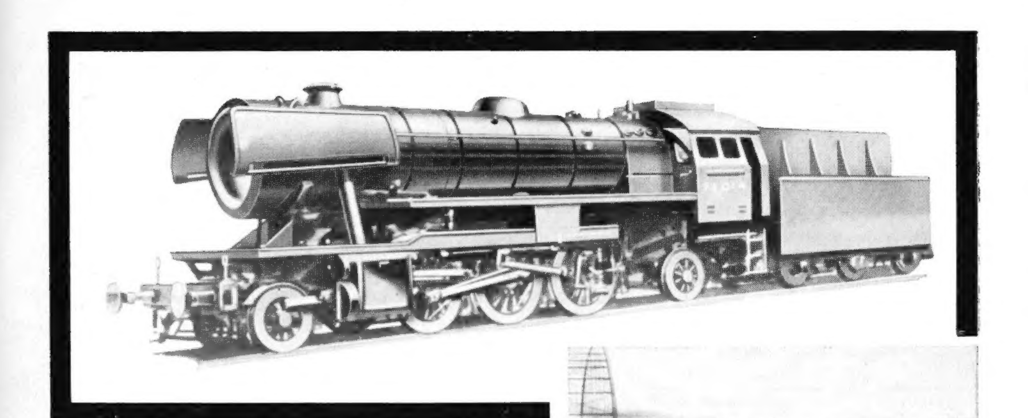
„Glehs" statt „Gllhs"!

„. . . Gegen den Text zur Bauzeichnung in MIBA 1/XII, S. 26 und 27, muß ich Einspruch erheben, da die Bezeichnung des dargestellten Wagens als „Gllhs" nicht stimmt. Das Hauptgattungszeichen G in Verbindung mit dem Nebengattungszeichen l wird von der DB für zweiachsige gedeckte Güterwagen mit wenigstens 2 qm Ladefläche benutzt. Ein zweites l zeigt an, daß es sich um zwei zu einer Leig-Einheit für den Stückgut-Schnellverkehr zusammengefaßte Wagen handelt, die durch Kurzkupplung und Faltenbalg miteinander verbunden sind . . ."

Klaus Heidt, Ing., Konstanz

. . . und was wir dazu sagen:

In der Tat, Herr Heidt, Sie haben einen wirklich ansehnlichen Fehler im Text aufgespießt, der uns – verflixt! – nun einmal unterlaufen ist. Wahrscheinlich haben wir damals bei der Textkorrektur noch unter der Nachwirkung von zu reichlich konsumiertem Silvesterpunsch gestanden und den Schlaf des Gerechten geschlafen. Die Gattungszeichen des Wagens sollten (und müssen) selbstverständlich „Glehs" lauten! Die ursprüngliche Fehlerursache ist übrigens leicht zu finden: Schreiben Sie einmal mit der Hand in lateinischer Schreibschrift die Buchstaben l und e nieder! Aha! l und e kann man nur zu gut miteinander verwechseln, wenn der Schreiber nicht gerade ein Meister der Schönschrift ist. Muß nun eine eisenbahntechnisch ungeschulte Kraft ein etwas „eigenwilliges" handschriftliches Manuskript mit der Schreibmaschine übertragen, kann ein Lesefehler nicht ausbleiben und das Unglück ist passiert. Vor Drucklegung des Heftes hätte man den Fehler zwar noch verbessern können, wenn man's bemerkt hätte (Aber man hat es eben nicht!)



BAUREIHE 23

Neu in diesem Monat 7,80 DM.

Kitmaster-Modell von „Baureihe 23"

Vergleichen Sie „Baureihe 23" mit den Originalen dieser berühmten Lokomotiven, Sie werden feststellen, daß die Kitmaster-Miniatureisenbahnmodelle authentisch nachgebildet sind. „Baureihe 23" ist die neue Ergänzung einer berühmten britischen Serie von Lokomotiv- und Eisenbahnwaggonmodellen, die Sie als Kitmaster-Miniatureisenbahn sammeln und auf HO-Spur laufen lassen können.



Folgende Kitmastermodelle sind jetzt in Deutschland erhältlich:

Rocket Nr. 1	**DM 3,30**
Dieselelektrisch Nr. 2	**DM 3,30**
Frühamerik. „General" Nr. 3	**DM 4,80**
„Coronation" Reihe Nr. 4	**DM 7,80**
„Schulen" Reihe Nr. 5	**DM 5,70**
„Sattel" Tank Reihe Nr. 6	**DM 3,30**
„Prärie Tank" Nr. 7	**DM 4,80**
Italienischer Tank Nr. 8	**DM 3,30**
Stirling 2m438 Einzeln Nr. 9	**DM 5,70**
Delta-Diesel Nr. 10	**DM 7,80**
Schlacht von England Reihe Nr. 11	**DM 7.80**
Schweizer Krokodil Nr. 12	**DM 7,80**
Normal Durchgangswagen Zweiklassen Nr. 13	**DM 4,80**
Normal Durchgangswagen Zweiter Nr. 14	**DM 4,80**
Normal Durchgangsbremswagen Zweiter Nr. 15	**DM 4,80**

(Preise gelten nur für Deutschland)

Ihr Fachgeschäft führt

M = Märklin, **F** = Fleischmann, **T** = TRIX, **R** = Rokal, **H** = HAMO, **B** = Trolley-Bus, **Fa** = Faller, **P** = Preiser, **Me** = Merten, **V** = Vollmer, **VP** = Vau-Pe, **Ri** = Rivarossi, **Po** = Pocher, **He** = Herpa, **Ne** = Nemec, **Ki** = Kibri, **Li** = Liliput, **SV** = Voegele, **TN** = Tenshodo, **Ro** = Roskopf, **Se** = Seuthe, **S** = Sonstiges, **A** = USA, **E** = engl., **Fr** = franz. Modelle.

Aachen

Hobby-Ponten, Kleinkölnstr. 14/16 F, R, H, B, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Po, He, Ne, Ki, Li, SV, Ro, Se, S

Schefer-Prinz, Holzgraben 17/19, M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, Ki, Li, S, A, Ba

Berlin

Noster, SW 61, Friedr.-Str. 206 M, F, T, R, Fa, P, V, Ne, Li, Ba

Pietsch, SW 61, Friedr.-Str. 237 F, R, B, Fa, P, Me, V, Ki, S, Ba

Wachsmuth, B.-Schöneberg, Hauptstr. 148 – M, H, B, Fa, P, Me, He, Li, S

Braunschweig

Spielzeug-Ecke, Kattreppeln 18 M, F, T, R, B, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Ki, Li, S, Wi, Po.

Bremen

W. Preiß, Am Dobben 135 – M, T, B, Fa, P, V, Ri, Ne, Ki, Li, S, Ba

Darmstadt

Faix am Ludwigsplatz, T. 7 03 03 M, F, T, H, B, Fa, P, Me, V, Ki, Ba

Dortmund

Böttcher, Schützenstr. 16 M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Po, He, Ne, Ki, Li, S, A, Ba

Düsseldorf

Ziem, Alleestr. 29 — M, H, B, Fa, P, Me, V, Ri, Po, He, Ne, Ki, Li, S, Ba, Ro, Se, Revell, TN

Hagen

Helmert, Elberfelder Str. 49 – M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, Ki, S

Hamburg

Spielzeug-Rasch, G.-Hauptmann-Platz 1 – M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, VP, Ki, Li, S, Ba

Spielzeugparadies Heinicke, Bergedorf, Sachsentor 9 M, F, T, H, B, Fa, P, Me, V, He, Ne, Ki, Li, Ro, Se, S, Ba

Hannover

Spielwaren-Meyer, Georgstr. 10 M, F, T, H, B, Fa, P, Me, V, He, Ki, Li, Ro, Se, Rev, S

Krefeld-Uerdingen

Willy v. d. Warth, Niederstr. 71 M, F, T, R, Fa, P, Me, V, Ri, Po, He, Ne, Li, S, Ba.

Ludwigshafen/Rhein

Spiel und Sport (H. Engländer), Kaiser-Wilhelm-Str. 11/13 – M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Po, He, Ki, Li, S, Ba, Wi

Mainz

Sonntag, Steingasse 25 – M, F, Ha, Multiplex-Einbau, Po, Ri, Fa, Ki, Ne, Gi, P, Me, V – Isolieren aller Fabrikate preiswert – alle Eisenbahnreparaturteile

Mannheim

Meier, R. 3. 7. – M, F, T, R, B, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Po, Ki, Li, Ba

München

Jos. Obletter am Stachus – M, F, T, H, B, Fa, P, Me, V, Ri, Po, Ki, S

Redlin, M. 15, Lindwurmstr. 9 M, F, R, Fa, P, Me, V, Ri, Po, Ne, Li, A, S, Ba, Weichenmagn., Relais, Einzelteilekatalog –.50 DM

München

Spielwaren-Schmidt, Neuhauserstr. 20 — M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, Ri, Po, He, Ne, Ki, Li, Ro, Se, S, A

Seibert, Entenbachstr. 6 M, F, T, R, H, Fa, P, Me, V, VP Ri, Po, Li, He, Wi, TN, Hornby, ACHO, Aristo, Tyco, Tri-ang

Rosenheim

Radio-Wolf, Münchner Str. 25 M, F, T, R, Fa, P, V, Ri, Li, S

Singen (Hohentwiel)

Hohenberger, Aug.-Ruf-Straße M, B, Fa, P, Me, V, He, S

Stuttgart

Backfisch, Mühlrain 10 Modelleisenbahnanlagen-Rep.-Werkst. sämtlich. Fabrikate

Schieck, Olgastr. 59 B Alles für H0, Rokal, vieles für Spur 0. Anfr. erw.

Schüler & Co., Tübinger Str. 13 M, F, T, Ri, R, B, Fa, P, Me, V, Po, Li, Wi, He, Ne, SV, Rüco, TN, Ro, Se, VB, SMCF, Wesa, Tyco, Revell, Hornby, ACHO, Tri-ang, Aristo-Craft, H, Ki

Waldshut/Rh.

Bazar Bornhauser, Kaiserstr. 68 M, F, B, P, Me, V, VP, Ki, S

Wuppertal

C. Sasse, W.-Elberfeld, Herzogstr. 44, W.-Barmen, Werth 93 M, F, T, R, H, B, Fa, P, Me, V, VP, Ri, Po, Ki, Li, S, Ba

Auch für „Sie" das neue GLEISANLAGENHEFT

Versand von:

- **TT-Tri-ang** (Katalog 1.– DM)
- Tenshodo, Tyco, Aristo-Craft, Hornby, ACHO
- sowie sämtl. einschlägigen H0-Bahnen

Fr. Seibert, München 9, Entenbachstr. 6

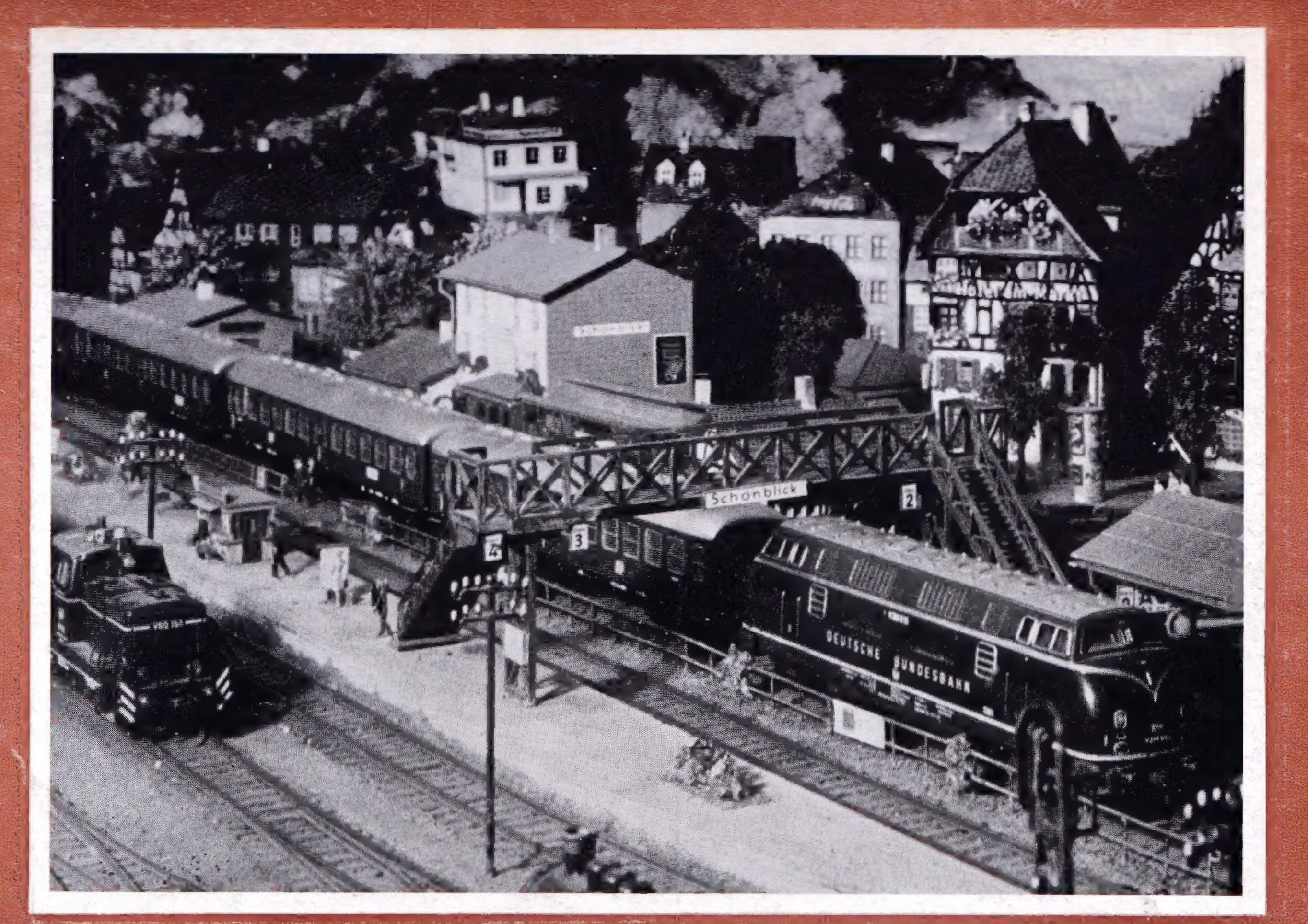
Verkaufe alle **Reservebestände** an

100 Märklin-Modellgleise gerade 3900 D
100 Märklin-Modellgleise gebogen 3900 A
10 Märklin-Modellweichen links
12 Märklin-Modellweichen rechts
24 Modellweichenergänzung. u. versch. andere
gegen Barzahlung (solange Vorrat)

H. Hoffmann, Stuttgart-West, Seyfferstraße 89



DRUCK: ALBERT HOFMANN, NÜRNBERG



Ein schöner Blick auf „Schönblick", den Bahnhof der „Bahn im Keller", von der Sie im heutigen Heft noch weitere Bilder vorfinden. Erbauer: H. Wientgen, Mülheim/Ruhr.